C.R.I.C. N° 66 (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

Mardi 19 janvier 2010

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

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 6

Organisation des travaux..... 6

Examen de l'arriéré

Orateurs : M. le Président, MM. Borsus, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 6

Projet de décret modifiant le livre II du Code de l'Environnement contenant des dispositions diverses en matière de politique de l'eau (Doc. 129 (2009-2010) - N° 1)..... 6

Désignation d'un Rapporteur..... 7

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

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 7

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, MM. Dupont, Desgain, Borsus, Mme de Coster-Bauchau, MM. Stoffels, Di Antonio, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Mme Cremasco..... 8

Examen et vote des articles

Orateurs : M. le Président, MM. Borsus, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Desgain, Stoffels, Di Antonio..... 21

Préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2008 (Doc.4 - Ier (2009-2010) - N°1 et 1bis)..... 27

Désignation d'un Rapporteur..... 27

Exposé de Mme Delhamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes

Orateurs : M. le Président, Mme Delhamende..... 27

Echange de vues

Orateurs : Mme la Présidente, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 28

Agenda des travaux

Orateurs : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Mme la Présidente, M. le Président..... 29

Projet de décret modifiant le livre II du Code de l'Environnement contenant des dispositions diverses en matière de politique de l'eau (Doc. 129 (2009-2010) - N° 1) (suite)

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Borsus..... 29

Désignation d'un co-Rapporteur..... 30

Examen et vote des articles (suite)

Orateurs : MM. Borsus, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. le Président, MM. Desgain, Di Antonio..... 30

Vote sur l'ensemble..... 31

Confiance aux Rapporteurs..... 32

Organisation des travaux..... 32

Proposition de résolution relative au permis d'urbanisme, déposée par MM. Jamar et Consorts (Doc. 112 (2009-2010) N° 1 et 2)

Orateurs : M. le Président, MM. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Jamar, Mme Cremasco, MM. Stoffels, Walry..... 32

Organisation des travaux (suite)..... 35

Questions orales

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le Position Paper de l'Union wallonne des entreprises de décembre 2009 et plus particulièrement sur le devenir de la cellule ferroviaire SNCB »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Defraigne, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 35

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'évolution conjoncturelle des transports vicinaux »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. le Président..... 38

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la vente de tickets de bus par SMS »

Orateurs : M. le Président, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 39

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'installation de bornes de rechargement destinées aux véhicules électriques »

Orateurs : M. le Président, MM. Crucke, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 41

Question orale de M. Onkelinx à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'intermodalité dans les transports »

Orateurs : M. le Président, MM. Onkelinx, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 42

Organisation des travaux (suite) 44

Questions orales (suite)

Question orale de M. Onkelinx à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la situation sur le réseau cyclable »

Orateurs : M. le Président, MM. Onkelinx, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 44

Question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la modification du plan de secteur de Nivelles en vue d'y installer une zone d'extraction à Ittre et Braine-le-Château »

Orateurs : M. le Président, Mme Reuter, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 45

Question orale de Mme De Coster à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « les limitations géographiques d'un plan communal d'aménagement du territoire »

Orateurs : M. le Président, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 47

Question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le projet d'implantation de nouvelles prisons en Wallonie »

Orateurs : M. le Président, MM. Mouyard, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 47

Question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le projet d'implantation de 1700 logements à Clabecq »

Orateurs : M. le Président, Mme Reuter, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité..... 51

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la problématique des périmètres de réservation en Région wallonne »

Orateurs : M. le Président, MM. Binon, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité 53

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la pollution de la Dendre, une dernière histoire belge ! »

Orateurs : M. le Président, MM. Crucke, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité 54

Question orale de M. Walry à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'évolution du dossier de la pollution à Hennuyères et à Tubize »

Question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le suivi du dossier relatif à la pollution aux PCB à Henuyères et à Tubize »

Orateurs : M. le Président, MM. Walry, Langendries, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité 56

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « les compétences en matière de réalisation d'un cadastre du bruit dans le Brabant wallon »

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

Question orale de Mme Simonis à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la problématique des nouveaux animaux de compagnie»

Orateurs : M. le Président, Mme Simonis, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité 61

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « les doléances d'Ipalle quant à l'ajournement des stations d'épuration destinées aux zones rurales »

Orateurs : M. le Président, MM. Crucke, Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité 62

Liste des intervenants 65

Abréviations courantes 66

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 55 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. – Je dois vous dire que j'ai reçu deux demandes particulières que je souhaitais vous transmettre. La première demande est une lettre de Mme Cassart-Mailleux qui me demande de raviver une proposition de décret modifiant l'article 30bis du Code Wallon de l'Aménagement du territoire, du Patrimoine et de l'Energie (Doc. 84 2009-2010 N°1), qu'elle a déposée en octobre sur les bancs de notre Parlement et elle souhaite que l'on inscrive le point à l'ordre du jour de notre prochaine séance.

Deuxième élément sur lequel nous nous étions entendus en conférence des Présidents est que nous puissions examiner lors de notre toute prochaine séance le Rapport d'activités de la SPAQuE puisqu'il y avait une question qui portait sur le document, mais comme celui-ci a été déposé entre temps au niveau de notre Commission, le souci était de pouvoir examiner le rapport d'activités de la SPAQuE dans le cadre de notre Commission début février.

Marquons-nous notre accord sur le contenu des travaux pour la prochaine fois? Donc, je peux inscrire ces points-là.

Je vais demander à M. Desgain qui avait souhaité que l'on inscrive la proposition de décret sur la labellisation de Kyoto qui est à l'arriéré aussi à ce que l'on puisse le faire un peu plus tard.

J'ai écrit aux groupes concernant une demande de la FEGE d'être reçue. J'ai reçu le courrier de M. Borsus qui me dit qu'il est effectivement intéressé à ce qu'une visite soit organisée et je n'ai aucun problème par rapport à cela. Il me dit que si les parlementaires ne sont pas intéressés, on le fera effectivement par groupes mais si la Commission est d'accord, on pourrait le faire Commission comprise. On a donc écrit à la FEGE et on attend le retour de courrier. Je vous proposerai cette visite dans le courant du mois de mars pour que l'on puisse effectivement mettre en place les choses; on ne sait pas faire cela trop vite si on veut que ce soit bien organisé.

Je note que nous sommes d'accord sur l'examen de l'arriéré des travaux.

M. Borsus (MR). – Je ne sais pas si c'est à ce stade de l'examen de l'ordre du jour, mais nous avions convenus il y a quinze jours de la communication de la circulaire concernant les régularisations de l'urbanisme. Est-ce à ce stade qu'on l'évoque ou pas?

M. le Président. – C'est la proposition de résolution de votre collègue M. Jamar. Elle est à l'ordre du jour au point 4.

M. Borsus (MR). – Y a-t-il des pièces qui doivent être communiquées? Je m'attendais à avoir la circulaire dans mon dossier en arrivant, mais à moins que ce ne soit que dans mon dossier, je ne l'ai pas.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je suis un peu surpris par la demande de M. Borsus, mais je pense que l'on peut examiner cela au point 4. Cela étant, si vous souhaitez que je fasse le point maintenant, je peux le faire.

Pour répondre assez directement à votre question, la circulaire est effectivement prête. Elle a été communiquée et est en cours de discussion avec les différents acteurs. J'ai une demande de différents interlocuteurs, en particulier de l'Union Wallonne des architectes, de disposer d'un délai supplémentaire de réaction. J'ai donc accédé à leur demande d'attendre quelques jours. Néanmoins, nous pouvons en parler tout à l'heure, mais elle n'est pas encore finalisée au point d'être envoyée puisque je leur laisse le temps de pouvoir réagir au texte qui est préparé.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE LIVRE II DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONTENANT DES DISPOSITIONS

DIVERSES EN MATIÈRE DE POLITIQUE DE L'EAU (DOC. 129 (2009-2010) — N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour de nos travaux concerne le projet de décret modifiant le Livre II du Code de l'Environnement contenant des dispositions diverses en matière de politique de l'eau (Doc. 129 (2009-2010) - N°1).

Je suggère que l'on commence par le projet de décret. Je me permets de vous signaler que Mme Delhamende est avec nous aujourd'hui matin. Bonjour Madame.

Madame Dehlamende interviendra dans le cadre de la préfiguration des résultats de l'exercice budgétaire 2008.

Désignation d'un Rapporteur

M. le Président. – Mme de Coster-Bauchau est désignée en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

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

M. le Président. – La parole est à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, pour présenter le projet de décret.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est un premier projet de décret finalement qui est examiné dans cette Commission, et qui concerne une problématique importante à savoir celle de l'eau et en particulier, la question des inondations.

C'est un projet de décret qui a été adopté par le précédent Gouvernement, mais qui n'avait pas pu être examiné par le Parlement. C'est ce que nous vous proposons de faire aujourd'hui.

Ce projet de décret comporte plusieurs objectifs dans ses quatorze articles. Évidemment, l'objet principal est la transposition de la Directive concernant l'évaluation de la gestion des risques d'inondation. C'est l'essentiel du décret et cela reprend une grande partie des articles. C'est en tant que tel, une simple transposition, mais d'une matière importante qui était également devenue urgente par rapport aux demandes de la Directive. Il y a quelques autres points qui ont également été regroupés concernant le secteur de l'eau dans ce projet de décret.

C'est d'une part le fait d'avoir une base décrétale qui était manquante pour la question des subsides en matière de gestion de l'eau et d'agriculture. C'est ce qui concerne l'article 14. C'est une amélioration de la transposition de la Directive concernant la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, les articles 2 et 10, et c'est le fait de pouvoir permettre aux organismes d'assainissement agréés d'exercer des missions en matière d'assainissement au sens large, c'est-à-dire contrôle et fonctionnement de l'assainissement individuel, c'est ce qui concerne l'article 11.

En dehors de ces trois points relativement précis, le reste concerne la transposition de la Directive en tant que telle.

Cette Directive de 2007 établit un cadre pour l'évaluation et la gestion des risques d'inondation. Comme son nom l'indique, c'est évidemment dans le but de prévenir bien sûr au maximum les inondations mais surtout, leur impact pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine, l'activité économique et toutes les conséquences néfastes possibles des inondations.

Les principes qui sont repris dans la Directive sont les suivants :

Premièrement, il y a désignation d'une autorité compétente et d'un recensement des bassins hydrographiques en lien avec la Directive-Cadre Eau. Il est prévu une évaluation préliminaire des risques d'inondation qui doit être prévu pour le 22 décembre 2011 sur base de laquelle les États membres identifient, pour chacun des districts hydrographiques, les zones dans lesquelles existent des risques potentiels d'inondation. Là, il y a effectivement un point important concernant la Région wallonne, c'est que la Région considère dans ce projet de décret que l'ensemble du territoire constitue une zone pour laquelle il existe des risques d'inondation et donc, il n'y a pas d'évaluation préliminaire nécessaire. Il n'y a pas de transposition de l'article correspondant de la Directive puisqu'on a finalement un territoire relativement confiné et pour lequel il n'est pas utile d'identifier des zones particulières, mais au contraire de prendre l'ensemble du territoire. C'est finalement le choix principal qui a été posé dans cette transposition. Pour le reste, il s'agit essentiellement de transcrire la Directive en tant que telle.

Deuxièmement, les États membres élaborent d'une part les cartes des zones inondables, c'est-à-dire les zones géographiques susceptibles d'être inondées suivant différents scénarios et aussi les cartes des risques d'inondation qui montrent les conséquences négatives potentielles associées à ces

inondations selon ces différents scénarios, ces cartes doivent être terminées pour fin 2013.

Les plans de gestion des risques d'inondation doivent comprendre des objectifs appropriés en matière de gestion des risques d'inondation pour réduire, comme je le disais, les conséquences négatives potentielles sur les différents plans de ces inondations et bien sûr, ces plans comportent les mesures pour atteindre les objectifs qui ont été ainsi définis.

Par ailleurs, il y a une série de critères qui sont déterminés. Les plans de gestion doivent tenir compte des coûts et avantages des différentes mesures, de l'étendue des inondations, des axes d'évacuation des eaux, des zones de rétention de crues, des objectifs environnementaux de la Directive-Cadre Eau, de la gestion des sols et des eaux, de l'Aménagement du territoire, ce qui est évidemment un lien extrêmement important. On sait combien l'Aménagement du territoire en tant que tel et la localisation géographique mais surtout, l'organisation des aménagements qui en découlent ont un impact évident sur les inondations en tant que telles avec l'occupation du sol, la conservation de la nature, la navigation et les infrastructures portuaires.

Ces plans de gestion des risques d'inondation doivent mettre l'accent sur la prévention, la protection et la préparation aux risques. C'est l'amélioration de la rétention de l'eau ainsi que l'inondation contrôlée de certaines zones en cas d'épisodes de crues. Les États membres achèvent et publient les plans de gestion pour le 22 décembre 2015. Cela nous donne une deuxième échéance importante pour la mise en oeuvre de cette Directive au niveau Wallon.

Troisièmement, les États membres veillent à coordonner l'élaboration des cartes des zones inondables, des cartes des risques d'inondation et des plans de gestion des risques d'inondation avec les informations pertinentes venant de la Directive-Cadre Eau. Le premier plan de gestion des risques d'inondation doit être élaboré en coordination avec le second plan de gestion par district hydrographique de la Directive-Cadre Eau.

En outre, les cartes des risques d'inondation et les plans de gestion sont soumis à une enquête publique. C'est évidemment un point important. Cela implique qu'il y aura une prise en compte des avis des uns et des autres.

La transposition de la Directive devait avoir lieu pour fin novembre 2009, raison pour laquelle je vous présente aujourd'hui, presque dans les temps réglementés par l'Europe, le projet de transposition.

Voilà, Monsieur le Président, je ne pense pas qu'il faille être beaucoup plus long. Comme je le disais, c'est essentiellement la transposition d'une Directive. C'est évidemment l'occasion pour la Région de s'inscrire dans une approche coordonnée intégrée à l'échelle européenne selon une méthodologie bien déterminée et cela impliquera évidemment que dans les prochaines années, pour mettre en oeuvre cette Directive et ce projet de décret, il y ait effectivement différentes étapes qui soient menées et nous amènent à définir des plans d'objectifs et de mesures avisés en termes de prévention des inondations.

Discussion générale

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

M. Dupont (PS). – Je voudrais intervenir sur les inondations. Je souhaite donc que la Directive européenne soit transposée.

Je pense qu'on a droit à deux types d'inondations dans notre région. Il y a les crues des rivières qui sont ce qu'elles sont, et elles sont assez inévitables, encore que des dispositifs ont été mis en oeuvre, mais elles sont relativement rares. Par contre, on a beaucoup plus souvent des écoulements de boue qui viennent perturber complètement la vie des gens et, singulièrement, mettre en péril un certain nombre de biens. Cela se passe généralement dans des zones d'habitat qui sont en contrebas de zones cultivées.

Lorsque l'on observe ces zones cultivées et parfois, leur manière d'être cultivées, on se dit qu'il y a là, quelque chose d'évitable. Puisque, lorsque l'on plante, par exemple, des betteraves ou des pommes de terre dans le sens de la pente et qu'en bout de course, il n'y a pas de fossé, ou qu'on a arraché les haies qui pouvaient faire barrage, il est clair qu'on fait une voie royale, une autoroute à l'eau qui doit bien évidemment s'écouler et qu'au moindre orage, on est sujet à l'accident.

Je trouve que c'est assez catastrophique, à la limite parfois incompréhensible en matière d'érosion des sols, puisque c'est à chaque fois la meilleure partie du sol qui s'en va, et c'est parfois à répétition. C'est évidemment catastrophique pour les personnes qui voient ainsi leurs biens inondés et ravagés puisque les dédommagements ne suivent pas toujours, en tout cas n'ont pas toujours suivi dans le passé. Cela peut même être dangereux pour les personnes ; il est arrivé qu'un certain nombre de personnes, peu nombreuses, y perdent la vie.

C'est bien de transcrire la Directive, mais il faudrait qu'on sorte de l'impuissance. Ce n'est pas la

première fois que je parle de ce sujet dans cette enceinte et dans ma vie précédente, je l'ai déjà fait, mais on m'a toujours répondu que les pratiques des agriculteurs leur appartenaient et qu'il ne nous appartenait pas de les régler. Je pense qu'il y a un certain moment où il y aurait des précautions à prendre, non seulement pour protéger les personnes et les biens mais pour protéger les sols. Et je n'ai pas ajouté dans les désagréments, ce que cela peut engendrer en termes de difficultés d'épuration des eaux, puisqu'on a là des boues. En matière de curage des égouts, tout cela vient à charge de la collectivité.

Je sais que la profession est difficile à vivre. Je pense qu'il faut sans doute les aider, si on veut agir, mais qu'on ne peut pas se contenter d'observer les phénomènes en disant : voilà, tant pis ! Et c'est quand même un phénomène qui a tendance à s'aggraver. Donc, on peut dire qu'au printemps prochain, on verra des images comme celles-là. Quand les champs sont à peu près nus, ou bien à l'été prochain, que ce soit en Brabant wallon, en Hainaut, dans la province de Liège, ou ailleurs, on verra des images comme celles-là.

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

M. Desgain (Ecolo). – On est un tout petit peu en retard pour la transposition d'une Directive européenne, mais on doit quand même bien reconnaître qu'avec le plan Pluies qui a été initié en 2002 ou 2003, il y a quand même déjà une série de mesures assez transversales qui ont été mises en place pour tenter de prévenir la problématique des inondations, notamment par la définition de cartes de zones inondables, de cartes de risques, dans certains endroits de travaux qui ont déjà menés.

Je pense que cela peut être une occasion intéressante, comme cela va être recadré dans des dispositions décrétales un peu plus précises, de pouvoir poursuivre ce travail qui a été engagé au niveau du plan pluies et je me réjouis de voir que, dans l'article 53 du Code de l'eau, on insiste bien sur la priorité à mettre à la prévention en matière d'inondation parce que c'est effectivement un élément fondamental.

M. Dupont a évoqué, à juste titre, les problèmes liés aux inondations en-dehors de zones qui se trouvent dans les fonds de vallées et à proximité immédiate des cours d'eau. Je pense qu'effectivement, dans certaines zones agricoles, on rencontre effectivement des problèmes importants d'inondation qui sont liés à des pratiques agricoles qui ne correspondent plus à la situation actuelle, ne fût-ce qu'à l'évolution et à des phénomènes extrêmes au niveau météorologique. Et on voit, dans certaines zones rurales, des inondations à répétition. En sachant que, si on avait parfois eu, dans certaines localités, une politique de gestion du territoire plus préventive, on n'aurait pas construit à certains endroits qui sont régulièrement inondés aujourd'hui, même en lien avec l'activité agricole.

Donc, c'est quand même un élément, je pense, à prévention et le lien avec la politique d'aménagement du territoire qui me paraît tout à fait important. Je ne pense pas que les problèmes que M. Dupont évoque par rapport à sa commune soient liés à des mauvais choix d'urbanisme, mais on peut identifier, en Wallonie, certaines nouvelles zones d'habitat.

M. Dupont (PS). – Parfois d'habitat ancien aussi.

M. Desgain (Ecolo). – Dans certains cas, cela touche de l'habitat ancien, comme M. Dupont le précise. Ce sont effectivement des choses qui sont liées à l'évolution de la météorologie et des phénomènes extrêmes, mais on a certaines nouvelles zones de construction, nouveaux lotissements qui ont été autorisés dans des zones agricoles, dont on savait ou on pouvait penser raisonnablement qu'elles seraient exposées à des risques d'inondation importants et que les mesures nécessaires n'ont pas été prises pour le faire.

J'insiste donc vraiment sur l'importance de l'aspect prévention et sur le lien qui me paraît tout à fait indispensable avec la politique d'aménagement du territoire et pas uniquement avec la politique agricole comme M. Dupont l'a évoqué. Je pense que cela vaut tout autant pour les zones urbaines où on voit aussi apparaître des risques d'inondation dans des zones où, avant, il n'y en avait pas. Et ce ne sont plus les fonds de vallée, mais ce sont les égouts qui se trouvent dans le fond des bassins versants qui, dans une série de zones urbaines, débordent de plus en plus souvent, d'une part, parce que la météo évolue, et d'autre part, parce qu'on observe, dans ces bassins versants, une augmentation sensible des surfaces qui sont imperméables.

Donc, les cours d'eau, quand il y a des orages, sont de plus importants parce que, dans la gestion du territoire, dans la gestion des réseaux d'égouts, on n'a pas suffisamment pris en compte ces questions de prévention qui me paraissent pourtant tout à fait importants.

C'est vrai qu'il y a une préoccupation liée aux cours d'eau eux-mêmes, mais il y a des préoccupations liées à d'autres aspects hydrographiques ou des gestions du territoire qu'il faut pouvoir prendre en compte à mon avis.

Au niveau de la transposition même de la Directive, elle nous demande de définir des zones inondables et des cartes risques d'inondation. Dans

le projet de décret qui est présenté, on parle de zones soumises à l'aléa d'inondations et de cartes de risques de dommages dus aux inondations. Je trouve que cela complique un peu la transposition. Je comprends bien qu'on ait d'abord utilisé ces termes-là avant que la Directive européenne ne soit adoptée et n'entre en vigueur, mais je trouve qu'en termes de lisibilité de notre législation et même de simplification administrative, cela me pose en tout cas question par rapport à cet aspect-là.

Un deuxième point sur lequel je voulais demander à M. le Ministre ce qu'il en était, c'est sur la question de la subsidiation et des subventions que l'article 14 prévoit de mettre en place. Je vois qu'on parle de création et d'amélioration de réseaux d'assainissement agricole au moyen de tuyaux de drainage et de fossés.

Je crains que, dans une série de situations, quand on parle de drainage, on a plutôt un effet négatif sur les inondations puisqu'on permet aux terres agricoles d'évacuer plus vite les eaux de pluie et on augmente ainsi le coût d'eau et le débit de pointe sur les rivières au moment des inondations alors que, quand on a des zones qui étaient souvent déjà des zones humides, marécageuses, si on les laisse dans leur état marécageux, elles jouent le rôle d'accumulateurs naturels des eaux de pluie, en tout cas dans une première phase de période de précipitations.

M. Dupont (PS). – Ce sont des bassins d'orage naturels.

M. Desgain (Ecolo). – Oui, elles peuvent effectivement jouer un rôle de bassin d'orage naturel. Donc, je m'interroge par rapport à cette disposition que j'aimerais comprendre.

J'ai une autre question qui est peut-être un peu plus particulière. On prévoit un plan de gestion des bassins hydrographiques et ici, tout un dispositif de gestion des risques d'inondation et on prévoit qu'ils soient, si nécessaire, revus tous les six ans.

J'aimerais demander au Ministre un éclaircissement sur la procédure qui est à suivre pour la révision de ces plans prévus à l'article 28 du Code de l'eau. Reprend-t-on la même procédure que celle pour l'élaboration des plans ? Je pense que c'est un élément qui, dans nos travaux, mériterait d'être précisé.

Enfin, dernier point sur la subsidiation. On vise ici la subsidiation pour les communes, les fabriques d'église, les CPAS. ; existe-t-il des dispositions et une base décrétale pour permettre à la Région, si elle le juge utile, dans certains bassins versants qui sont déjà sensibles aujourd'hui, notamment en zone urbaine, de pouvoir subventionner des toitures végétales dont on sait, pour la construction de nouveaux bâtiments, qu'elles peuvent effectivement contribuer à jouer ce rôle de bassin d'orage et aussi pour l'installation et la mise en service de citernes chez les particuliers. Citernes qui peuvent être équipées d'un dispositif identique à celui des bassins d'orage mais évidemment, à l'échelle de l'habitation dans les zones les plus sensibles aux inondations en zones urbaines. Je pense que c'est le genre de chose intéressante à pouvoir subsidier à l'avenir.

Je voulais vous demander s'il existait déjà une base décrétale pour pouvoir le faire et si non, s'il n'était pas opportun de pouvoir éventuellement l'ajouter au dispositif ou, en tout cas, de mener une réflexion par rapport à cet aspect-là.

Voilà, Monsieur le Ministre, mes chers Collègues, les éléments que je voulais avancer par rapport à la transposition de cette Directive sur laquelle, dans la pratique, nous sommes quand même déjà bien avancés, mais sur laquelle nous avons vraiment tout intérêt, au niveau de la gestion du territoire et de l'urbanisation et de l'agriculture, à amplifier le volet mesures préventives parce qu'on voit bien, dans la façon dont le plan Pluies est mis en place aujourd'hui, que l'effet de prévention, s'il est déjà marqué dans certaines zones, est encore insuffisant dans certaines situations.

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, quelques éléments de réaction. Premier élément relatif à la mise en oeuvre du plan Pluies. On sait que certains des éléments du plan Pluies ont aujourd'hui trouvé à se concrétiser. Je parle notamment de l'établissement des cartographies, avec les aléas d'inondation qui sont dorénavant opérationnels en matière d'urbanisme. Le Ministre pourrait-il brièvement nous faire le topo des mesures qui ont, aujourd'hui, trouvé à s'appliquer, du bilan où nous en sommes en matière de plan Pluies ?

Deuxièmement, le dispositif introduit ici a, dans le cours de son cheminement décisionnel, connu sur un aspect qui avait été très débattu, c'est-à-dire la possibilité de créer ces bassins de rétention d'eau, cette espèce de bassin écrêteur. Il y a d'ailleurs un certain nombre de lieux qui avaient déjà été identifiés pour les établir. Cette idée a donc été abandonnée, mais dans le commentaire des articles, on mentionne quand même que ces dispositifs feront partie de l'ensemble de l'action en matière de gestion du bassin. Je voudrais donc savoir s'ils sont complètement abandonnés ou s'il reste encore la faculté d'en faire.

J'ai quelques questions par rapport aux dispositifs qui remplacent l'expropriation : un des arguments pour abandonner le mécanisme juridique qui avait été imaginé pour établir les bassins de rétention d'eaux était de dire que cela allait être beaucoup trop coûteux pour la Région et qu'il fallait plutôt glisser vers l'expropriation quand c'est nécessaire. Ce n'est pas rien ! Donner dans un texte, même pour une raison d'intérêt général, une faculté au Gouvernement d'exproprier pour cause d'inondation, de risques ou d'établissement de dispositifs pour diminuer l'inondation.

J'aimerais que M. le Ministre puisse nous indiquer si cette disposition a elle-même fait l'objet de concertation avec les acteurs potentiellement concernés. Je parle notamment du monde agricole qui serait très directement susceptible d'être concerné.

Quelles sont les balises ? Je ne suis pas prêt à habiliter le Gouvernement, quelle que soit sa grande sagesse circonstancielle le cas échéant, quelquefois son manque de sagesse circonstancielle, je ne suis pas prêt à habiliter le Gouvernement au titre de la prévention des inondations de façon trop large.

J'aimerais donc avoir une précision claire concernant le périmètre où le Gouvernement pourra ou non exproprier. Il est d'ailleurs assez fréquent d'avoir, lorsque l'on travaille des décrets, des avant-projets qui sont déjà suffisamment réfléchis et aboutis pour que l'on puisse débattre aussi des avant-projets d'arrêtés du Gouvernement.

Cet élément me pose donc question et je considère que l'expropriation est toujours une mesure d'autorité. Vous rappelez que c'est à défaut d'accord amiable évidemment, mais c'est toujours une mesure brutale, une mesure d'autorité, une mesure qui est parfois difficilement ressentie, c'est une mesure qui peut être très déstructurante pour le monde agricole. Si on vous exproprie X surface ou X territoire à proximité de votre ferme, cela veut parfois dire la mort de la ferme, pour ne citer que cet exemple agricole, mais on peut le transposer par rapport à d'autres terrains ou d'autres préoccupations économiques, humaines, etc.

Pouvez-vous nous apporter toute précision et aussi tout apaisement concernant ce mécanisme d'expropriation qui me fait lever les sourcils, en ce qui me concerne, d'autant que l'on sait que l'expropriation pour cause d'utilité publique existe déjà de toute façon ? Vous pouvez déjà plaider l'utilité publique pour un ouvrage d'art dont l'utilité serait incontestablement avérée et qui serait nécessaire, à mes yeux, me semble-t-il.

Le troisième élément est que vous annoncez un certain nombre d'intentions précises, notamment en matière de subventions, d'actions en matière de subventions, de création d'ouvrages, de travaux divers, de bâtiments, de rehaussement de digues, enfin de tout ce que l'on veut. Le problème d'inondation est devenu un problème grave dans notre région. Il y a régulièrement à intervalles réguliers dans différents endroits de l'espace régional en fonction de multiples critères dont on a déjà abondamment discouru, des phénomènes d'inondation, d'imperméabilisation croissante des sols, évolution peut-être des circonstances climatiques, égouttage de plus en plus important, facteurs agricoles, etc. Ces éléments sont relativement connus.

Mais on est face à un gros problème en Région wallonne et donc, la transposition de la Directive doit à mes yeux s'accompagner d'un véritable plan d'action en ce compris des moyens. Donc, quels sont les moyens supplémentaires que vous avez pu dégager pour que les subventions annoncées puissent aussi être un levier d'action concret et efficace ?

Va-t-on avoir en travaux subsidiés des budgets complémentaires significatifs ? Les zones où il y a des risques ont-elles été identifiées par l'équipe Plan-Pluie ? La DGO compétente au niveau régional va-t-elle faire l'objet d'un plan de travaux ? Avez-vous pu, dans le rapport de force budgétaire avec votre collègue, et prédécesseur d'ailleurs, concernant la gestion de cette matière, obtenir vraiment des moyens supplémentaires ou est-ce qu'il est de votre intention à l'ajustement de pouvoir traduire cette intention, parce que pudiquement, le décret, comme tous les décrets, dit « dans la limite des moyens budgétaires ».

Ce qui intéresse les gens qui se voient inondés trois fois par décennie, c'est de savoir si avec les pouvoirs locaux, avec les opérateurs concernés, avec les subsides de la Région wallonne, le Ministre Henry a non seulement transposé la Directive dans un délai plus raisonnable que d'un certain nombre d'autres dont certaines relèvent de votre compétence au niveau régional, mais a-t-il pu dégager des moyens pour que l'on puisse gérer concrètement des situations où des investissements sont requis.

Dernier élément de mon propos, là, c'est l'autre moitié de M. le Ministre que j'interroge puisqu'il y a un outil très important qui est attendu concernant cette matière, c'est ce fameux Règlement général régional ; j'espère que je ne mélange pas les lettres et que je ne les inverse pas. Bref, ce règlement d'urbanisme qui, sur l'ensemble de la Région wallonne devrait déterminer ce qui est autorisé ou pas à l'avenir.

On fonctionne jusqu'à présent, comme vous le savez, avec deux instruments : la carte d'aléas des inondations. Je la trouve bien faite, ça fonctionne bien, et les mandataires qui sont autour de la table savent que dans l'examen des permis, la logique fonctionne, sur base également d'une circulaire qui remonte à l'antépénultième Gouvernement et qui avait prévu un certain nombre de dispositions qui ont d'ailleurs été complétées dans la foulée pour l'examen et la délivrance des permis, ensuite pour l'exécution des travaux couverts par les dits permis lorsque l'on se trouve dans les zones d'inondation.

Cela était un tout premier pas puisque l'instrument, c'est le Règlement régional. Où en êtes-vous à cet égard ? Y a-t-il un projet de texte qui circule ? Est-il concerté avec les acteurs, les intervenants, les pouvoirs locaux ? L'exercice n'est pas simple. Pour prendre une belle ville que chacun connaît, Dinant par exemple, allez regarder le risque d'aléas d'inondation ; et encore, il faut examiner la fréquence de l'inondation que vous retenez, ce risque d'aléa peut s'exprimer de façon tout à fait différente.

Mais si vous devez prendre un règlement d'urbanisme qui concerne la vallée de la Haute Meuse, cela n'est pas simple du tout puisque cela concerne des centaines de bâtiments rien que dans la vallée de la Haute Meuse, mais on peut le multiplier par un certain nombre de lieux, de sites, de vallées, sans compter les terrains non bâtis, etc. et toutes les procédures à mettre.

Où en est-on par rapport à cela ?

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – J'aurais voulu intervenir sur les zones de crues mais comme M. Borsus a demandé plusieurs explications à M. le Ministre, je voudrais d'abord entendre la réponse et que vous me donniez la parole par la suite, si vous le voulez bien.

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

M. Stoffels (PS). – Si vous le permettez, je souhaiterais vous poser huit questions.

La première commence par la fin. Avant de recevoir le *corrigendum*, j'avais quelque part eu l'impression qu'il y a eu une modification des compétences au sein du Gouvernement, qu'en date du 18 décembre 2009, votre collègue Benoît Lutgen aurait été chargé de la politique de l'Environnement, du Tourisme, de la Ruralité et de l'Agriculture, et qu'il aurait donc retrouvé l'entièreté de ses compétences antérieures. Le *corrigendum* me dit que le projet de décret a été délibéré au Gouvernement le 3 avril 2009, donc par l'ancien Gouvernement. La question que je me pose est de savoir si ce projet-ci est déposé par l'ancien Gouvernement ou est-il déposé par l'actuel Gouvernement sur la table de notre Parlement ? C'est la question non seulement de la date, mais si une proposition de décret est déposée par les parlementaires au niveau du Parlement et qu'elle n'a pas été votée jusqu'à la fin de la législature, elle est caduque, elle doit être relevée. Le Gouvernement doit-il se prononcer, s'est- il prononcé sur la proposition déposée par son prédécesseur, par le Gouvernement qui l'a précédé ? C'est une première question sur la forme mais aussi sur « qui est qui » dans cette pièce.

La deuxième question se rapporte à la transposition de la Directive. Nous sommes effectivement heureux qu'elle soit enfin transposée, alors que sa transposition avait été prévue déjà il y a quelques mois. Je vois que le projet a été prêt selon le *corrigendum* le 3 avril ; la question qui se pose est : « qu'est-ce qui explique le délai depuis le 3 avril jusque maintenant pour le déposer au Parlement et ensuite pour l'aborder ? » Et, conjointement à cette question, je souhaiterais approfondir avec vous, Monsieur le Ministre, la question de savoir si nous courons un risque de sanction pour retard de transcription en Droit régional.

Troisièmement, dans son article 14, comme M. Borsus a déjà souligné, il est écrit : « *dans la limite des crédits budgétaires disponibles* ». Cela veut tout dire ou ne rien dire, cet article *chewing-gum* que l'on peut interpréter dans tous les sens. Donc, cela dépend de ce que l'on va mettre chaque année dans ces crédits pour savoir si on aura les moyens nécessaires pour pouvoir subventionner les communes ou les autorités locales lorsque celles-ci se lanceront conformément à ce projet de décret dans les travaux qui sont les leurs. Mon collègue va intervenir également sur certains aspects de cette question. Ce qui m'intéresse également. Il est aussi dit dans cet article que les subsides peuvent varier de 10 à 80 %, mais cela est très élémentaire comme règle. Il faudrait peut-être nous donner davantage de précisions pour savoir en vertu et en fonction de quelle règle ces subventions vont être accordées.

Quatrièmement, dans l'article 6, qui créera un article 53 bis § 2, il est question d'une information internationale au moment de l'établissement de la cartographie. C'est déjà un premier pas très encourageant mais la question qui se pose est de savoir dans quelle mesure la cartographie établie en Région wallonne sera contraignante ou non pour les partenaires allemands ou français par exemple, lorsque ceux-ci seront confrontés avec la question

d'octroyer ou non des permis pour des objets qui se réaliseraient dans les zones dont nous parlons aujourd'hui.

La cinquième question concerne le Titre V des dispositions relatives à la lutte contre les inondations concernant les cours d'eau, du livre II du Code de l'Environnement, qui est profondément modifié et étoffé. Cela dit, depuis de nombreuses années, la Région tend à maîtriser les effets négatifs de ces inondations. C'est vrai, ce n'est pas seulement à partir de ce décret-ci que les travaux vont démarrer.

On se pose donc la question de savoir comment vont s'articuler les nouvelles dispositions avec les stratégies antérieures et notamment celles du plan Pluies également évoquées par mes Collègues.

La sixième question : ce décret-ci crée une base juridique qui, en tant que telle, au moment où elle devra être mise en oeuvre, nécessitera probablement, comme toute oeuvre décrétale, un ensemble d'arrêtés du Gouvernement, d'arrêtés du Ministre, ne fût-ce que pour organiser différentes missions, telles que les services d'annonce de suivi, de prévision des crues, des inondations, etc. Monsieur le Ministre, où en sommes-nous par rapport à l'élaboration de ces arrêtés ?

Avant-dernière question qui concerne les infractions en matière d'inondation. Vous connaissez ma sensibilité particulière par rapport à la notion d'infraction, on en a discuté dans le cadre du CWATUP. Ici, se posent trois questions par rapport à la thématique des infractions.

Peut-on déjà, ne fût-ce qu'à titre d'exemple, nous donner quelques idées, de ce qu'il y a lieu d'entendre très précisément par infraction en matière d'inondation et à partir de quel moment ne parle-t-on plus d'infraction ? La limite entre l'infraction et la non-infraction est parfois difficile à trancher.

S'il doit y avoir un règlement en matière d'infraction, en matière d'inondation, cela nécessite également que des personnes et des organismes soient chargés du contrôle. Qui va avoir cette charge du contrôle ? Cela va-t-il être la DPR, les communes ? Qui va être chargé du contrôle ? En principe, lorsqu'il y a infraction, de façon sous-entendue, on parle également d'amendes. En matière d'urbanisme, nous savons que l'amende sera au bénéfice de la caisse communale. Quel est le règlement en la matière ? Qu'est-il prévu dans ce cadre-ci ?

Enfin, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire comment, très concrètement, l'adoption de ce projet de décret va améliorer la situation de nos concitoyens qui sont directement concernés par les inondations, les différents types d'inondations lorsqu'elles se produisent ?

Je pense qu'avec cela, j'ai posé suffisamment de questions, même si selon la réponse, il pourrait y en avoir d'autres.

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

M. Di Antonio (cdH). – Tout d'abord, on peut effectivement se féliciter de cette transposition qui, comme l'ont dit mes Collègues, est presque dans les délais, mais surtout se féliciter du fait qu'on donne aussi, par ce texte, une base décrétale à un arrêté de 2007 qui permet l'octroi de subventions pour des mesures de prévention, donc, pour vraiment réagir sur le terrain et lutter contre des inondations et les dégâts liés à l'érosion.

C'est un arrêté de 2007, cela veut dire que c'était déjà en application et que les communes ou ceux qui ont voulu en bénéficier ont déjà pu le faire et peut-être que cela répond partiellement à la question sur le financement. Ce sont quand même des choses qui existent déjà et avec des enveloppes budgétaires qui, jusqu'ici, étaient suffisantes. Moi, en tout cas, j'ai une demande d'intervention qui a été faite dans ma commune et on n'a pas parlé de limites budgétaires. Cela n'a pas posé trop de soucis pour le moment. Ceci dit, si on augmente évidemment le nombre de types d'intervention, il faudra pouvoir adapter les budgets en conséquence.

Je partage l'analyse de M. Dupont sur les conséquences des pratiques agricoles combinées avec la recrudescence de fortes pluies et d'orages. Les Collèges communaux, comme mes collègues l'ont dit, sont souvent amenés à traiter de cas tels que ceux décrits : coulées de boues qui peuvent être fort importantes et causer des dégâts qui le sont tout autant.

Cela pose la question des pratiques culturales, de l'ampleur des parcelles en monocultures, de l'absence de haies, des cultures aussi qui vont jusqu'en limite de parcelles, juste à la limite des chemins ou des routes, de l'utilisation de machines très lourdes qui font que le sol est de plus en plus damé et que l'absorption par le sol est bien moindre, du curage, cela a été cité, du nettoyage des avaloirs etc. Autant de choses qui font que, lorsqu'on a un cas dans une commune, il faut vraiment pouvoir l'examiner sous ses différents aspects.

Cela implique aussi que des zones *a priori* non inondables le deviennent parce qu'il suffit qu'on change de mode de culture, de type de parcelle à un endroit donné et tout à coup, on a sur son territoire, une nouvelle zone qui pose des problèmes. Nous

sommes donc là parfois et même très souvent en-dehors des cartes de zones inondables.

M. Desgain a aussi évoqué le type d'habitat, mais dans le cas qui me concerne c'est de l'habitat ancien. Par exemple, et c'est vraiment une modification des pratiques culturales et des superficies des parcelles concernées qui ont fait que de l'habitat ancien qui n'avait jamais posé problème jusque là, tout à coup est atteint et notamment avec toute une série de maisons de plain-pied, avec des garages sous le sol. Vous imaginez le type de dégâts que cela peut causer.

J'aimerais introduire un amendement à l'article 14 parce que je pense que l'une des mesures qu'on peut souvent prendre dans ces cas-là, c'est de créer, en bordure de parcelle, des zones qui restent enherbées, qui ne sont pas cultivées et cet amendement que je vais vous présenter permettrait justement de subventionner aussi ce type d'investissement par les communes.

J'aimerais avoir aussi une confirmation sur le fait que l'ensemble des subsides évoqués à l'article 14 qui, j'espère, sera amendé, concerne bien l'ensemble du territoire wallon et pas uniquement ce qui serait repris sur des cartes de zones inondables. Comme je l'ai expliqué, cela peut être fort variable.

Cet amendement a pour but de permettre à la Région de subsidier les pouvoirs locaux en ce qui concerne les plantations et l'entretien des espaces verts ainsi que de permettre l'acquisition de nouveaux espaces verts, à la condition expresse qu'ils soient ouverts gratuitement au public. Donc, on peut négocier avec des propriétaires de parcelles assez conséquentes d'avoir, en bordure de ces parcelles, parfois quelques mètres d'espaces verts permettant certains aménagements qui retiendraient les eaux et limiteraient le ruissellement.

M. le Président. – Plus personne ne sollicitant la parole dans ce premier tour, je donne la parole à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je remercie MM. les Députés pour ces différentes interventions.

J'aimerais tout d'abord apporter une petite précision pour répondre à la question de M. Stoffels. C'est bien effectivement un projet qui a été adopté en trois lectures par le Gouvernement précédent. C'est bien le nouveau Gouvernement qui le présente et il n'y a donc pas de question de caducité au niveau du Parlement. Le texte a été envoyé, je pense, fin décembre, et il n'est pas repassé par le Gouvernement à partir du moment où il y a continuité de l'action du Gouvernement et qu'il n'y a pas eu de modification dans le texte adopté précédemment. Donc, c'est ce texte que je vous présente aujourd'hui.

Pour intervenir sur les différentes questions de fond, j'aimerais préciser qu'on peut avoir une certaine impatience de se dire qu'il est vraiment urgent que des mesures importantes soient prises en matière d'inondation. Je pense effectivement, comme plusieurs parlementaires l'ont dit, qu'on ne vient pas de rien. Il y a effectivement le plan Pluies, avec un cadre qui existe déjà au niveau de la Région wallonne, ce n'est certainement pas la matière sur laquelle nous sommes le plus en retard par rapport à la politique demandée par l'Union européenne. Mais c'est clair qu'en même temps, ceci est d'une certaine façon un point de départ. Enfin, pour nous, il n'est pas un point de départ puisqu'un cadre existe, que des mesures ont été prises, mais la transposition de la Directive en elle-même est un nouveau point de départ qui définit un nouveau cadre, avec des échéances dans lesquelles nous devons effectivement adopter d'abord les cartes et d'autre part, surtout les objectifs et les mesures. Tout ce travail-là, forcément, est à faire dans le cadre des échéances annoncées par la Directive européenne et reprises ici dans le projet de décret. Donc, par définition, je n'ai pas de réponse, à ce stade-ci, à ces différents points puisque c'est effectivement le travail qui va s'entamer aujourd'hui.

C'est évident qu'on est forcément, comme pour l'ensemble des politiques, limité par les dispositions budgétaires, mais l'intérêt est effectivement que, d'une part, des disponibilités puissent quand même se dégager à certains moments en fonction de différents niveaux de priorité, mais aussi, d'autre part de voir, sur base des évaluations qui auront été faites, quelles sont précisément les mesures à prendre, de quelle manière est-ce que, dans les travaux qui seront réalisés, dans les travaux d'infrastructure ou dans la manière de concevoir l'aménagement du territoire, l'urbanisme et également l'agriculture, pour citer ces grands domaines-là, on pourra introduire un certain nombre de balises qui font qu'effectivement, on sera meilleur en termes de prévention des inondations. Forcément, ce n'est pas seulement un grand plan à mener de travaux avec des budgets très conséquents sur un délai court. Je pense qu'il peut y avoir des travaux qui sont menés et puis, il y a aussi surtout des critères qui doivent s'intégrer progressivement dans la manière d'aménager, de construire, de cultiver et donc pour avoir petit à petit, une région qui est mieux à même d'absorber l'eau lorsque c'est nécessaire.

Pour reprendre les choses dans l'ordre, M. Dupont évoquait la question de l'érosion. C'est

effectivement une des questions qui devra être prise en compte, qui est un aspect très important, comme vous le disiez très justement, qui revêt plusieurs aspects. C'est l'aspect à la fois de l'écoulement de l'eau, mais c'est aussi l'appauvrissement du sol en question et donc, on retombe là plus globalement sur la question des pratiques agricoles et il est donc évident en tout cas que dans la démarche globale qui doit être entreprise ici dans le cadre du plan de gestion, la question de l'érosion est une des questions qui doit évidemment être prise en compte et qui devra se concrétiser aussi dans les mesures qui peuvent être prises.

Concernant la question de l'égouttage, puisqu'on ne prend pas ici en compte la question des inondations au départ de l'égouttage, je signale simplement que nous avons d'autres législations qui sont prévues et d'autres acteurs, en particulier la SPGE, les organismes d'assainissement agréés, les communes. Donc, la raison pour laquelle on n'a pas repris cette forme d'inondation dans le décret ici, dans la mesure où ces différents acteurs continuent leur travail et que cet aspect est déjà fortement pris en compte. C'est une autre approche que pour les autres types d'inondation et il est clair que, pour ces différents acteurs, en particulier pour les communes, la question des résultats auxquels on peut parvenir, dépend évidemment du fait que, pour ces communes, la gestion pluviale devient effectivement prioritaire dans leur façon de gérer, dans leur manière d'appréhender leur territoire.

En ce qui concerne la question du drainage, j'attire simplement votre attention sur le fait que c'est une des mesures qui est citée ici qui ne concerne pas uniquement la question des inondations. Ce sont les autres objectifs que j'ai présentés tout à l'heure, puisqu'il y avait quatre objectifs à ce décret. Bien sûr, le principal concerne la directive inondations, mais ici, on est sur un des autres objectifs qui est donc plus large. C'est donc évident que, dans certains cas, le drainage peut être nuisible en termes d'inondation, peut concourir à l'inondation. Cela devra être pris en compte, mais ici, ce n'est pas de cela qu'il s'agit, ce n'est pas uniquement le drainage, uniquement par rapport à la question de l'inondation, c'est plus global que cela.

Par rapport aux plans de gestion des bassins hydrographiques, il s'agit de les revoir tous les six ans mais la procédure sera identique. Simplement, ce sera sur base des cartes actualisées, en l'occurrence des cartes qui doivent être adoptées pour 2019.

Sur votre autre question concernant les toitures végétales et les citernes, c'est effectivement une réflexion qu'on peut mener. Il ne faut peut-être pas improviser dans le cadre du décret ici, dans la mesure où je pense que le plus urgent était de transposer la Directive et c'est vrai qu'on est presque dans les temps, en tout cas. Je pense qu'il serait dommage de retarder ou d'improviser une mesure sur ce plan-là, mais je pense que c'est en tout cas un point qui peut être tout à fait réfléchi pour l'avenir.

Pour les bassins de rétention d'eau, ils ne sont pas abandonnés en tant que tel. Simplement, la question est de choisir les meilleures technologies sur base des coûts du rapport coût-bénéfice. C'est sur cette base-là que dans le cadre des plans de gestion également, il faudra envisager les différentes possibilités et c'est tout à fait évident que la question de l'expropriation peut être, dans un certain nombre de situations, une mesure brutale et problématique pour les personnes qui en sont victimes en tout cas et donc, c'est tout à fait certain que dans ma volonté, le but est effectivement de limiter les expropriations à ce qui est absolument indispensable. Il est clair que les balises de ce point de vue-là devront être précisées. Je comprends que vous souhaitiez qu'on les précise, mais je pense que cela fait partie du travail à mener en application du décret que nous évoquons aujourd'hui. Cela me paraît assez difficile de donner des balises très précises par rapport à cela, à ce stade-ci.

En ce qui concerne la question des subsides de M. Stoffels, c'est la même chose. Je pense que le travail doit se mener. Je le répète, on est à un point de départ si ce n'est quand même pour dire que l'objectif principal, en tout cas en matière d'inondations, est la prévention et sur cette base que l'on aura des critères qui pourront être déterminés.

Concernant la coordination internationale que vous avez évoquée également, elle est prévue lorsqu'il y a des risques identifiés et donc, de nouveau, en application de cette Directive et de ce décret pour ce qui concerne la Région wallonne, la coordination inter-nation est effectivement prévue. Le contrôle bien sûr en matière d'infractions doit selon moi, être effectué par la Région. Je pense qu'il est difficile de demander aux Communes d'exercer ce contrôle. Par contre, il faudra voir concrètement en ce qui concerne les amendes, quel dispositif peut être mis en place dans le cadre du plan de gestion à élaborer.

Enfin, concernant les deux questions de M. Di Antonio, pour ce qui concerne les subsides, cela concerne l'ensemble du territoire wallon puisque c'est un des articles qui dépasse la seule Directive Inondations. Cela est donc tout à fait clair. Concernant votre amendement sur l'article 14, il ne me pose pas de problème. Je pense qu'effectivement, on peut considérer que c'est un complément en tout cas utile à la liste qui est déjà prévue dans la rédaction actuelle de l'article.

Je pense avoir répondu à l'essentiel des commentaires.

M. le Président. – Quelqu'un veut-il prendre la parole, ajouter quelque chose ou répliquer ?

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je pense que vous avez oublié d'évoquer le règlement et l'état d'avancement de vos travaux concernant le Règlement régional d'urbanisme d'une part, et d'autre part, pouvez-vous simplement nous indiquer quels sont les moyens dont vous disposez ? Quels sont les moyens dans le budget pour les subsides que l'on va vous autoriser à donner pour les travaux, etc. ?

Ma question est de savoir quels sont les moyens dont vous disposez aujourd'hui ou quels sont les moyens supplémentaires que vous allez solliciter durant cet exercice ? Vous ne l'avez pas évoqué.

De plus, je ne vous cache pas être inquiet par rapport aux mécanismes. Donc, on ne fait plus de bassin de rétention avec des servitudes d'utilité publique, mais on peut quand même en faire dans le cadre des plans de gestion. Je voudrais y voir clair. Comment cela va-t-il se passer concrètement ? On a une situation X, ou prenons un cas que je connais bien, l'Ourthe sur son cours, qui va décider qu'on fait un bassin de rétention ? En fonction de quel critère et avec quel instrument juridique, avec quel instrument financier le cas échéant ? Est-ce plutôt l'hypothèse de l'expropriation ? Vous dites : « *il faut faire confiance au Gouvernement, ne vous inquiétez pas, mais on maintiendra l'expropriation dans des cas vraiment nécessaires* ». Je ne doute pas de votre bonne volonté, Monsieur le Ministre, mais notre particularité à toutes et à tous est d'être éminemment temporaires, en tant que personnes mais aussi dans nos fonctions.

Je ne souhaite absolument pas que l'on donne une habilitation au Gouvernement simplement sur une bonne volonté ministérielle. Je ne la conteste pas, mais ce n'est absolument pas une réponse. Il me faut, avant l'adoption de ce texte des choses claires. Voilà les balises que le Gouvernement se donne ! Exproprier sans avoir balisé, on vous donne l'autorisation d'exproprier, on vous habilite le cas échéant à exproprier dans des tas de situations, avec le texte tel qu'il est là. Vous pourriez en faire un usage extrêmement large ! Quant à moi, je ne souhaite absolument pas faire cela !

Je voudrais vraiment avoir une précision par rapport à cela. J'ai donc trois questions précises, et j'essaie qu'elles soient aussi claires que possibles de manière à obtenir une réponse aussi claire et précise que possible.

Où en est-on concrètement concernant le réglement régional ? Quels sont les chiffres, les budgets dont vous disposez ou les budgets complémentaires qui vous sembleraient nécessaires pour mettre en oeuvre ce que vous nous proposez de voter ? Expliquez-nous exactement la mécanique concernant quand même une forme de bassin de rétention qui reste possible, par rapport à une expropriation qui le devient, dans quel cas, pourquoi, comment, etc. ?

Parce que les inattentifs n'auront pas remarqué que la possibilité du bassin de rétention rentre quand même par la fenêtre. Elle sort par la grande porte, mais elle rentre partiellement par la fenêtre. C'est cela qui se passe dans le texte ! Si ce n'est pas pour la faire rentrer par la fenêtre, alors, on mentionne qu'on ne l'utilise plus ! Mais ici on utilise les deux !

Vous n'avez pas non plus répondu à cette autre question : à la suite de la réorientation partielle du texte, avez-vous eu de nouveau une concertation avec la Fédération Wallonne de l'Agriculture et les pouvoirs locaux ? Cela me semblerait important de l'avoir parce que ce dispositif est à mon avis plus interpellant que le précédent. Il entraîne plus de questions.

Pour terminer, je vous demande avec beaucoup d'insistance de ne pas argumenter seulement sur votre bonne disposition d'esprit et celle du Gouvernement par rapport à l'utilisation de l'expropriation. Il faut des choses précises, on n'habilite pas à exproprier d'autant que l'expropriation pour cause d'utilité publique existe déjà ! Existe déjà ! On la connaît ! Celles et ceux qui vivent dans des communes tous les jours savent ce qu'est l'expropriation pour cause d'utilité publique. Et s'il y a querelle, on doit alors justifier que l'utilité publique est bien là, en fonction de l'intérêt général. Donc, qu'apporte ceci par rapport à ce qui existe déjà ? Si cela apporte quelque chose, c'est pour aller plus loin, et moi je vous demande quelles sont les balises que vous pouvez me montrer en disant : « *je ne vais pas plus loin, je modifie un texte qui m'autorisait déjà à faire beaucoup, et je le mets ici* ». Ce n'est pas simplement pour faire de la rédaction juridique, c'est pour aller plus loin, mais je ne suis pas prêt à habiliter le Gouvernement à décréter qu'il peut comme ça décider de pas mal de choses au titre de l'exposition, au risque d'inondations ou de la prévention, ou de constructions à faire, etc. Cela me pose un problème de fond et le fait que le Ministre n'y ait pas répondu a plutôt épaissi mon point d'interrogation que de le soulever.

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

M. Desgain (Ecolo). – J'ai bien entendu les éléments de réponse que M. le Ministre a apportés en disant d'abord que c'est un nouveau point de départ parce qu'effectivement, cela permet de recoordonner des mesures qui sont aujourd'hui prises dans le Plan Pluie, d'en faire certains éléments d'évaluation et de pouvoir repréciser d'autres aspects. Je pense donc que dans cette perspective-là, ce qui me paraît vraiment le plus important, ce sont les mesures de prévention qui ne sont pas nécessairement liées à la réalisation d'un ouvrage particulier comme un barrage écrêteur ou quelque chose comme cela, mais des mesures de prévention plus diffuses sur l'ensemble du territoire pour que le milieu naturel joue plus qu'aujourd'hui son rôle de tampon et de bassin d'orages qu'il a pu jouer avant qu'on ait une urbanisation et une imperméabilisation trop importante des surfaces.

J'entends bien aussi la réponse de M. le Ministre sur la procédure de révision des plans de gestion des risques d'inondation. Il suivra donc la même procédure que pour leur élaboration. Je pense que c'est une précision importante à ajouter pour que l'on voie effectivement quelle sera la procédure qui sera suivie.

Sur la question des toitures végétales, j'entends bien qu'il est ouvert à la poursuite d'une réflexion que je ne manquerai pas de relancer dans la suite des travaux parce que je pense qu'effectivement, dans certaines zones, on a intérêt à pouvoir favoriser ce type de disposition. C'est d'ailleurs le cas par exemple en Région bruxelloise où ils ont aussi des problèmes liés au risque d'inondations et où des solutions qu'ils y apportent, au-delà des bassins d'orages qui sont des investissements coûteux et colossaux, c'est une solution plus décentralisée sur l'ensemble du territoire mais qui peut vraiment avoir un effet positif.

La dernière question que je voulais lui poser, mais j'interroge aussi mes collègues de la majorité par rapport à cela, c'est sur la dénomination, le choix des termes puisque la Directive européenne parle de cartes de zones d'inondation et que dans le texte, nous, on parle de zones soumises à l'aléa d'inondation. Cela me paraît un peu compliqué parce que l'aléa, cela fait référence à quelque chose qui est imprévisible et que les cartes d'inondation doivent être basées sur une probabilité d'inondation, donc quelque chose qui est plus prévisible.

Je sais qu'aujourd'hui, c'est comme ça qu'on les appelle et que cela peut impliquer des changements pour ceux qui les ont faites et pour les documents existants aujourd'hui mais je me demande si on aurait pas intérêt en termes de lisibilité et pour éviter tout problème avec la Commission européenne d'adapter les termes à cette terminologie européenne qui n'existait pas quand les cartes d'aléas de risques d'inondation ont été établies. J'interroge mes collègues de la majorité par rapport à cet aspect-là de façon précise.

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

M. Stoffels (PS). – Deux questions : la première concerne les arrêtés du Gouvernement et leur état d'avancement à l'heure actuelle. Je viens d'entendre bien sûr la réponse du Ministre, mais j'ai aussi en mémoire que certains, lors d'une législature précédente, à chaque fois qu'on déposait un projet de décret ou une proposition de décret, demandaient déjà à avoir en même temps les arrêtés du Gouvernement. Donc, cela ne vous étonnera pas que l'on s'inscrive dans cette logique. Je vous ai entendu dire que les arrêtés doivent être élaborés sur base d'une priorité encore à définir, sur base de mesures encore à identifier, donc sur base de critères qui doivent s'établir progressivement. J'espère ne pas devoir en déduire que nous aurons des arrêtés du Gouvernement évolutifs, c'est-à-dire qui changeront une fois que le précédent est adopté, mais que l'on puisse travailler dans un cadre réglementaire relativement stable.

Deuxièmement, et notamment par rapport au subventionnement de ceux qui veulent investir dans l'ensemble des mesures de prévention, je prends encore une fois l'article 14 du projet de décret, où il est dit, à la dernière phrase : «*des Gouvernements déterminent les règles selon lesquelles les subventions sont accordées*», c'est-à-dire que tant qu'il n'y a pas d'arrêté de Gouvernement, l'article est inapplicable parce que c'est une condition pour pouvoir l'appliquer. Cela m'intéresserait évidemment de savoir en fonction de quel critère les autorités locales, lorsqu'elles investissent, peuvent s'attendre à être aidées par la Région wallonne ? Ceci sera évidemment un élément déterminant qui va favoriser ou freiner l'élan des autorités pour se lancer dans certains investissements tant nécessaires.

La question suivante que je souhaite vous poser à trait aux infractions. Vous m'avez répondu que c'est la Région wallonne qui doit être compétente pour organiser le contrôle. Je vous avais posé trois questions par rapport à la thématique des infractions.

Par quel cadre réglementaire va-t-on faire la différence entre l'infraction et la non-infraction pour pouvoir trancher effectivement ? À partir de quel moment se situe-t-on dans une situation d'innovation — et j'exprime ici mon espoir que ce ne sera pas réglementé « au pif » mais réglementé, à savoir, via un arrêté du Gouvernement qui déterminera de façon plus précise et qui aidera bien sûr l'ensemble des fonctionnaires qui devront appliquer le règlement, à sortir d'une situation peu confortable,

c'est-à-dire à devoir interpréter à chaque moment certaines infractions ?

En outre, vous dites que la Région wallonne est chargée des contrôles, mais la Région wallonne regroupe beaucoup de services. Dois-je en déduire que ce sera la DNF qui sera chargée, la DPU, ou quel va être le service qui va être concrètement chargé d'organiser le contrôle, et succinctement par rapport à cette question, est-ce que les services auront les moyens de le faire ? Il y a certains services qui sont déjà débordés avec les tâches auxquelles ils sont confrontés aujourd'hui. Le service que vous allez charger aujourd'hui, ne va-t-il effectivement « inondé » ?

La question des moyens se posent donc également et je souhaiterais insister pour avoir un peu plus de précisions à ce propos.

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

Mme Cremasco (Ecolo). – Ma remarque allait un peu dans le même sens que celle de M. Stoffels. En relisant l'amendement proposé par M. Di Antonio, je me posais justement la question de cette explosion de demandes en espaces verts car pour l'avoir étudié sur plusieurs villes et notamment Verviers, cela va très très vite, on a très vite des bordures quand la longueur se démultiplie, on a vite des surfaces d'espaces verts impressionnantes. Et donc, je m'interroge sur l'explosion de cette demande et sur les modalités prises dans l'arrêté pour déterminer quels sont ces espaces verts les plus pertinents en matière de prévention du risque d'inondations. Je pense que c'est un des éléments de l'arrêté qu'il faut prendre en considération pour ne pas que la demande en subsides d'espaces verts explose.

Toujours dans le même esprit, je me demandais si le commentaire qui assortit l'amendement ne devrait pas justement préciser que ce sont les espaces verts qui sont particulièrement pertinents en matière de prévention d'inondations et de non imperméabilisation des sols, pour qu'on ait vraiment là des espaces verts qui participent effectivement à la prévention. Je pense donc que ma demande allait dans le même sens que celle de M. Stoffels.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je cède la parole à M. le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Tout d'abord, je voudrais une fois de plus bien rappeler l'objet de ce décret, qui est une transposition d'une directive dont je rappelle qu'elle est d'une certaine façon, une première étape d'une série de travaux à mener. Je ne peux donc évidemment pas vous répondre aujourd'hui sur tout ce qui va découler de l'adoption de ce décret qui n'est même pas encore voté.

Par rapport à la question des moyens, les budgets ont été adoptés. Les moyens sont donc connus. Il est évident qu'on peut en rediscuter dans le cadre des ajustements, dans le cadre des budgets ultérieurs, ce sera une question à mettre en rapport avec la discussion des plans de gestion et de leur adoption, et de voir quelles mesures peuvent être concrétisées et dans quelle échéance ?

Les concertations ont été menées dans le cadre des concertations du précédent Gouvernement puisqu'il y a eu trois lectures, sans modification du texte, donc pas de nouvelles concertations récentes. Cela ne nous empêche pas d'avoir à l'avenir d'autres concertations sur les plans à envisager.

Le Réglement régional d'Urbanisme est un travail qu'on doit mener dans les prochains mois. Je n'ai pas de calendrier précis pour répondre à M. Borsus, mais il est clair que nous aurons à y travailler. Nous pouvons y revenir prochainement.

Concernant la question de M. Desgain, je n'ai pas de problème avec l'amendement envisagé. Il est vrai que l'on peut s'interroger sur l'attitude de l'UE par rapport au choix du terme, c'est en tout cas un amendement qui ne me pose pas de problème.

Au sujet de l'autre amendement déposé et la question de Mme Cremasco, je pense que ce n'est pas à moi de répondre, puisqu'il s'agit d'un amendement des parlementaires, mais peut-être peut-on considérer que votre proposition est sous-entendue déjà dans le contenu même des amendements. Je vous laisse voir avec vos collègues.

En ce qui concerne les infractions, c'est évidemment dans le cadre des arrêtés que nous devrons avoir cette discussion. Cela ne dépend pas de moi. Cette discussion va forcément se mener, puisqu'il fallait d'abord transposer la directive et adopter le décret. Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui sur qui sera chargé précisément du contrôle et sur quelles modalités précises. Je dois notamment avoir une discussion avec mon collègue Benoît Lutgen qui a la tutelle sur la DG02 qui sera évidemment une des parties prenantes. En tout cas, il y a effectivement diverses modalités qui doivent être concrétisées avec mes collègues, et sur la partie bassins et la DG02, il y a une précision nouvelle dans le texte, sachant que le Gouvernement est déterminé comme étant l'autorité compétente. C'est donc dans le cadre de l'application du décret que cette mesure va se concrétiser et c'est effectivement

la DG02 qui sera chargée de l'exécution pour le Gouvernement de cette partie concernant les bassins.

Sur le souhait de M. Stoffels concernant le fait d'avoir des arrêtés qui ne soient pas mouvants, c'est évidemment un souhait que je partage, avec la seule réserve que je pense que les textes réglementaires doivent pouvoir évoluer en fonction de l'évolution naturelle des choses et que parfois des mesures n'ont pas pu être prises en compte. Il n'est évidemment pas souhaitable d'avoir des modifications permanentes et le but est évidemment d'avoir des arrêtés les plus aboutis possibles.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Monsieur le Ministre, j'étais intéressée d'avoir vos différentes réponses avant de poser ma question par rapport aux zones de retenue et de l'expropriation. Vous venez de dire qu'à la demande de M. Borsus, les différents organes consultatifs n'avaient pas été resollicités. Or, il y a quand même une modification majeure dans votre décret par rapport aux deux premières lectures, puisqu'on intègre l'expropriation, qui ne s'y trouvait pas. Donc, les agriculteurs, le Conseil d'Etat, tous n'ont pas la même vision que lors de la première lecture. Je m'étonne donc que vous ne redemandiez pas pour une modification aussi importante, l'avis des différents organes concernés.

J'ai, comme mon collègue, les plus grandes réserves par rapport à ce potentiel qui serait le votre d'exproprier des zones agricoles et j'ai peur, lorsque vous nous dites que vos critères vont être établis au fur et à mesure, que de nouveau, on se retrouve dans une mouvance que chacun appréciera. Pourquoi ne pas avoir retenu cette zone de retenue temporaire des eaux de crue et ne pas avoir été plus loin là-dedans pour le baliser ? Parce que vous avez dit, dans un document, que vous pensiez qu'un tel mécanisme avait un coût plus élevé pour la Région. Je m'en étonne, quand on connaît aujourd'hui le coût de la terre agricole en termes d'hectares, si vous devez exproprier tous les terrains nécessaires, cela va avoir un coût vraiment très important au niveau de la Région.

M. Borsus a déjà mis en évidence la rentabilité des exploitations qui se verraient spoliées malgré un dédommagement de plusieurs hectares. Qu'en advient-il alors de la gestion de ces zones ? Allez-vous les relouer pour un loyer dérisoire aux agriculteurs à qui vous aurez acheté ces terrains ? Vont-ils devenir des zones naturelles, alors qu'elles sont fertiles ? C'est une possibilité donnée au Gouvernement et pour laquelle on est un peu ahuris de voir qu'on passe à quelque chose d'aussi radical.

Comment fait-on si des mesures agro-environnementales sur ce type de zones agricoles existent déjà ? Qui va assurer la gestion de tout cela ? Pourquoi passez-vous à cette expropriation sans en avoir parlé avec les principaux concernés, à savoir les agriculteurs ?

M. le Président. – Avant de poursuivre les travaux pour permettre à chacun de s'exprimer, j'ai une sollicitation particulière à transmettre à la commission, émanant d'une photographe qui souhaite faire l'une ou l'autre photo de parlementaire, l'organe de presse est interne au MR ; si cela ne gêne personne.

Pour la suite des travaux, la parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, je ne sais si c'est délibérément ou pas, mais vous ne répondez pas aux questions que l'on vous pose.

Vous avez répondu un peu plus en disant que le Réglement régional d'urbanisme n'avait pas avancé ou pratiquement pas, qu'on examinera à l'avenir, je prends note.

Par contre, je pose une question précise, et je vais la reformuler pour essayer d'être clair : dites-moi quels sont les moyens financiers dont vous allez disposer ou que vous allez solliciter à l'avenir ?

Deuxième question très claire : dans quels cas va-t-on ou non passer par le plan de gestion, par le bassin, pour quand même faire passer un bassin de rétention, et dans quels cas de figure travaille-t-on avec l'expropriation ?

Par ailleurs, en quoi ce dispositif d'expropriation que vous prévoyez vous donne plus de moyens que la réglementation générale telle qu'on la connaît, qui dispose de l'expropriation pour cause d'utilité publique ?

Quelles sont les balises au mécanisme d'expropriation que vous pouvez aujourd'hui nous communiquer outre le fait que vous êtes bien intentionné, ce dont je ne doute pas, mais ce qui me paraît juridiquement insuffisant comme garantie ?

Je souhaiterais pouvoir avoir des réponses précises par rapport à ces éléments.

La modification du coeur de ce dispositif a-t-elle fait l'objet d'une nouvelle concertation ? Fût-ce-t-elle non formellement structurée avec les mécanismes habituels, avec les principaux interlocuteurs que sont, d'une part le monde agricole, d'autre part les Villes et communes ? Y-a-t-il eu un nouveau contact en disant : «*on ne va plus faire en général des*

bassins de rétention, mais on se garde la possibilité d'en faire, sans le mécanisme initialement prévu, tout en y adjoignant l'expropriation»? Ne vous paraît-il pas sage de dire aux interlocuteurs concernés: «*nous allons vous questionner à nouveau quant à ce que nous avons défini comme étant mieux pour vous ou mieux avec vous, ou mieux collectivement*» tout en tenant compte de votre avis. N'est-ce pas une démarche normale, en sachant que votre formation politique a très souvent souhaité plaider la concertation? Y a-t-il eu des échanges de courrier, une note? Pouvez-vous nous éclairer? Je ne vous cache pas que je venais relativement apaisé en lisant ce texte, mais plus je vous écoute et au plus je suis inquiet.

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

M. Stoffels (PS). – Je viens d'entendre également notre collègue M. Desgain qui souhaiterait pouvoir coller mieux avec la Directive en donnant un autre nom à «l'enfant». Le nom est utilisé également dans le CWATUP et, si on va changer maintenant le nom, il va falloir également être attentif pour coller avec l'autre code d'une façon correcte, pour ne pas créer des difficultés auxquelles on n'aurait pas pensé actuellement. Ensuite, il va falloir adapter également la cartographie qui existe jusqu'à présent et avec laquelle les professionnels travaillent.

Monsieur le Ministre, cela correspond-t-il à votre volonté de rééditer l'ensemble de la cartographie et bien sûr, de supporter aussi le coût de cette opération?

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

M. Desgain (Ecolo). – Je vais peut-être poser la question autrement. Au niveau de la procédure justement, pour préciser l'articulation entre ce qui existe aujourd'hui et ce qui sera mis en place après l'adoption du décret, puisque le projet de décret prévoit l'adoption de cartes, cela veut-il dire que les cartes qui sont adoptées aujourd'hui vont devoir être réadoptées, soumises à consultation, et prendre l'ensemble de la procédure?

Si on doit recommencer ce travail, en sachant que l'on a déjà une base très avancée et très poussée, la question du changement d'appellation est évidemment moins délicate, moins problématique que si on ne doit pas réadapter ces cartes. C'est davantage par rapport à l'articulation entre ce qui existe aujourd'hui en l'absence du décret et ce qui va exister demain avec l'adoption de ce projet de décret.

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. – D'abord sur la question de la consultation des organes, toute la procédure a évidemment été menée par le Gouvernement précédent. Je n'ai pas jugé utile de remettre en question le texte qui, sur le contenu, me paraît une très bonne transposition de la Directive. Je pense que, si je l'avais fait, Monsieur Borsus, vous m'auriez probablement reproché de risquer de prendre un délai supplémentaire dans la transposition de cette Directive.

Je pense qu'il est tout à fait utile que des consultations aient lieu à l'avenir puisqu'elles auront lieu de toute façon, comme je l'ai dit tout à l'heure, dans le cadre des mesures à prendre et du plan de gestion à élaborer dans l'application de ce décret. Et c'est clair que, dans ce cadre-là, nous aurons ces discussions et ces différentes rencontres. D'ailleurs, pour répondre à la question de M. Desgain, il faudra adopter de nouvelles cartes d'ici 2013 et il y aura donc consultation également dans ce cadre-là.

Concernant la question des expropriations, je voudrais répéter qu'il s'agit d'une possibilité qui est prévue, qui est effectivement bien précisée, qui est une expropriation dans ce cadre-ci, en matière d'inondations, qui clarifie donc les choses par rapport à la législation existante, mais il n'est absolument pas question de généraliser des expropriations de cette manière-là.

Vous me demandez des balises par rapport à l'action du Gouvernement. Je peux comprendre cette question mais il n'est pas possible de les fixer maintenant car précisément, c'est en fonction du travail à mener en application de cette Directive que nous allons pouvoir identifier là où c'est vraiment nécessaire ou utile d'envisager des expropriations. Il n'est absolument pas question de multiplier les expropriations, notamment de terres agricoles d'ailleurs parce que la question qui se pose est de savoir dans quelles situations des dégâts peuvent être produits sur les biens et sur les terrains concernés. Et là, il sera tout à fait utile de s'interroger sur une expropriation. Mais vous pouvez avoir des zones, notamment des terres agricoles, qui sont inondées temporairement sans que cela pose de problème majeur, auquel cas il n'y a absolument aucun intérêt d'envisager une expropriation.

Nous ne sommes donc pas du tout, comme vous le disiez, dans une politique radicale par rapport à cela. C'est simplement une possibilité qui est précisée ici de manière très claire en lien avec la politique d'inondation.

Et pour terminer, Madame De Coster, concernant les mesures agri-environnementales, il y a des mesures prévues effectivement dans le cadre du Plan

Pluie, qui préexiste aujourd'hui et c'est effectivement une des possibilités que l'on peut activer.

Vous disiez qu'il s'agirait d'un coût financier plus élevé pour la Région. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il fallait examiner justement le rapport coût/bénéfice et les différentes situations au cas par cas, et c'est là aussi évidemment la difficulté de poser des balises car je pense que ce sera souvent sur base d'une étude technique, au cas par cas de la situation, qu'il sera possible de préciser les mesures à mettre en oeuvre. Je ne peux donc pas répondre de manière aussi précise mais néanmoins générale.

Concernant la question des moyens, Monsieur Borsus, je pensais effectivement avoir répondu tout à l'heure. Je vous confirme qu'il n'y a pas de modification budgétaire prévue à ce stade. Je n'ai pas la ligne budgétaire sous les yeux, mais nous avons examiné le budget 2010 récemment. On peut toujours s'interroger sur des moyens supplémentaires dans le cadre des ajustements ou certainement dans le cadre des futurs budgets. Il est évident que c'est une des politiques sur laquelle il faut s'interroger sur la question des moyens au regard de beaucoup d'autres et que comme vous le savez, l'association budgétaire est extrêmement compliquée et qu'il n'est pas possible dans l'immédiat d'apporter une modification budgétaire importante par rapport au budget que nous avons adopté.

M. Borsus (MR). – Et les crédits ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Non, je ne l'ai pas sous les yeux mais nous l'avons adopté dans le budget 2010.

M. Borsus (MR). – Vous donnez un texte qui dit qu'on va donner des subsides à ça, à ça et à ça, les collègues de la majorité en ajoutent une ligne, et derrière, pas un euro de plus ! Et alors, on dit aux gens de ne pas s'inquiéter, qu'ils vont avoir des subsides pour ça, pour ça et pour ça...

Je demande au Ministre s'il va avoir des moyens supplémentaires, il dit «*non*». On arbitrera, on verra ! Les collègues ici ajoutent des amendements pour créer en plus des espaces verts, etc, et vous me dites que vous n'avez pas de moyens supplémentaires. Je vous demande quels sont vos moyens actuels, et vous me répondez qu'il faudra aller voir dans le budget !

On pourrait avoir, me semble-t-il, un peu de précision ! C'est bien de dire aux gens qu'ils vont avoir des subsides, et puis, il n'y a rien derrière !

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Effectivement, il n'y a pas de budget supplémentaire prévu pour 2010, mais je voudrais quand même corriger une toute petite chose dans ce que vous dites par rapport aux subsides. Il s'agit de préciser dans le décret un système qui existe déjà, il ne s'agit pas de nouveaux subsides, sauf qu'on peut bien sûr les amplifier, augmenter les montants, mais il ne s'agit pas de créer quelque chose qui n'existe pas ! Il s'agit d'une mesure qui n'avait pas d'appui décrétal !

Je pense avoir fait le tour des différentes interventions.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Permettez-moi de revenir ! Vous affirmez dans vos documents à la page 5 qu'un tel mécanisme représente en réalité un coût plus élevé pour la Région que l'acquisition, au besoin par la voie de l'expropriation. Je ne l'ai pas inventé, c'est dans votre document !

M. Stoffels (PS). – Si jamais, au niveau de la terminologie, on modifiait ou changeait le nom de l'enfant, il faudra pour aider toutes celles et tous ceux qui doivent appliquer le CWATUP essayer de lui donner la clarté nécessaire en disant très clairement, Monsieur le Ministre, que c'est uniquement le nom qui change, mais pas le contenu, ce qui aidera l'ensemble des fonctionnaires, que ce soit au niveau de la commune ou de la région, à pouvoir continuer à appliquer le CWATUP correctement, sur base d'une interprétation que nous aurons fait dans notre Commission et qui leur indique effectivement que, à part le changement de nom sur le contenu, rien n'a changé.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et propose de passer à l'examen.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je pense qu'il y a un amendement qui va être redéposé maintenant, mais on l'expliquera lorsqu'on l'aura sur les bancs, à l'article 14. Il est à la reproduction et va nous être distribué sous peu.

Je vais donc demander à tous les parlementaires de rester en séance pour voter.

«Article 1er

- Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 2

- Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 3

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 4

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 5

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 6

-Adopté par 7 voix contre 3.

«Art. 7

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 8

La parole est à Monsieur Borsus.

M. Borsus (MR). – Puis-je vous demander quels sont exactement les articles qui, dorénavant, vont pouvoir faire l'objet de sanctions pour infraction en matière d'inondations ? Je vois que c'est D33-D47, du Livre I du Code de l'Environnement. Je crois que l'amendement lève le D54-3 qui n'existait pas. Donc, quels sont les comportements que vous visez et quelles sont les dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci ?

J'aime bien la vague répressive, le regard répressif que je vois derrière cela ! Cela a l'air anodin, mais il faudra expliquer aux gens que, dorénavant, les infractions en matière d'inondations, les sanctions de quatrième catégorie, vous pouvez peut-être nous les rappeler, Monsieur le Ministre, de manière à ce que l'on sache ce que l'on vote !

Et je voudrais que l'on me liste les comportements visés de D34 à D 47 ainsi que les dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci, que vous considérez comme justifiant la qualification et la répression au titre de l'intérêt général évidemment, que l'on évoque ici.

M. le Président. – Pas d'autre question sur l'article 8 ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je ne peux pas donner de réponse précise à la question de M. Borsus. Je n'ai pas sous les yeux le détail exhaustif de ce que vous demandez. Je peux évidemment vous le faire parvenir rapidement mais je n'en dispose pas sous la main.

M. Borsus (MR). – Vous pouvez me dire ce que vous visez. Vous dites : «V*oilà, je mets une infraction, voilà les comportements qui seront dorénavant punis*». Il faudrait au moins me les décrire, je ne vous demande pas de me lire mot à mot l'article.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Nous visons effectivement ce qui est prévu exactement là, je ne vais pas m'aventurer dans une formulation.

M. Borsus (MR). – Vous proposez que ce soit une infraction, vous la connaissez au moins ? Je ne vous demande pas de détail, soyons clair, je ne vous demande pas d'être un juriste spécialisé en matière d'environnement mais c'est un élément important. On dit que, dorénavant, tous ces comportements vont être punis. Je demande simplement quel type de comportements vous visez !

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Non, je suis désolé, je ne peux pas répondre à votre question en direct.

Je n'ai évidemment pas de problème à vous apporter une réponse détaillée, mais là, je ne vais pas m'aventurer sur des appréciations subjectives.

M. Borsus (MR). – Vous infractionnalisez toute une série de comportements, et vous ne les connaissez pas ?

Sérieusement ?

Je ne suis pas prêt à dire à mes concitoyens demain : «*voilà, dorénavant vous serez punis*», si je ne sais même pas ce que l'on va punir !

Enfin, si les collègues sont d'accord ! Mais, moi, je ne travaille pas dans un Parlement comme cela !

La majorité est d'accord ? On va infractionnaliser sans connaître la liste ?

M. Desgain (Ecolo). – C'est l'objet de l'amendement.

M. Borsus (MR). – Il a été supprimé, c'est l'amendement supprimé, cher Collègue !

Je propose de remettre nos travaux à quinzaine. Je veux bien encore que, dans la foulée, on vote en plénière, comme cela on ne retarde pas le processus, mais je refuse que l'on fasse une liste de comportements punissables sans les connaître. Cela, je ne l'ai jamais vu !

Je ne demande pas de détail, simplement ce que l'on vise ! Je ne retarde rien, soyons bien clair, pas de problèmes avec la Directive, on fait nos travaux et on vient en plénière le lendemain. Je n'ai pas de difficulté si le rapporteur est d'accord, mais je veux la liste des comportements que l'on se propose de sanctionner. Je n'accepte pas cela.

C'est déjà difficile comme cela, en termes de sanctions, d'expliquer aux gens, combiner les sanctions, les administrations, ce qui urbanisme, ce qui n'en est pas. Si je pose la question, c'est qu'après, j'aurai des questions sur certaines des doubles sanctions, pour qu'il n'y ait pas de doute.

M. le Président. – Je vous propose que la question soit posée au Ministre, en séance plénière s'il ne sait pas répondre maintenant. Le débat sera adopté ....

M. Borsus (MR). – Il s'agit d'un article entier avec une série de dispositions visées ici.

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

M. Stoffels (PS). – Si j'ai bien compris, des textes existent, mais le Ministre ne les a pas sous la main maintenant. Y a-t-il quelque chose qui empêcherait que le Ministre se procure les textes et nous les donne cet après-midi parce que notre commission va quand même continuer ses travaux cet après-midi. Comme cela, on aura la réponse dans deux heures.

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

M. Di Antonio (cdH). – Je pense que le texte explique bien de quelle infraction il s'agit puisqu'il dit : « Celui qui contrevient aux articles D34 à D47 ... » *(un commissaire s'exprime hors micro)* Oui, mais enfin, si chaque fois qu'on cite un numéro d'article dans un décret, il faut le connaître par coeur.

M. Borsus (MR). – On modifie le Code de l'Eau, il y a bien quelqu'un qui l'a, un collaborateur, quelqu'un de l'Administration qui peut nous aider ... On qualifie dorénavant d'infraction en matière d'inondation et on prévoit des sanctions, ce n'était pas le cas avant. Donc, il faut au moins qu'on connaisse ce qui est dorénavant une infraction susceptible et passible de sanction.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il ne s'agit pas du Code de l'Eau, il s'agit du Code de l'Environnement en l'occurrence. Il y a des aspects très juridiques dans cette question, donc je ne vais pas m'aventurer sur une formulation imprécise. Je n'ai aucun problème, bien entendu pour apporter des précisions pour la séance plénière, voire même pour cet après-midi, si on le souhaite. Je ne sais pas s'il est utile de ...

M. Borsus (MR). – Je n'ai jamais vu ça !

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je pense qu'on a déjà vu beaucoup de choses dans ce Parlement, Monsieur Borsus. En tout cas, je ne suis pas sûr que ce soit utile de décaler l'adoption du texte pour autant.

M. Borsus (MR). – On ne sait pas le premier mot de ce qu'on va modifier et on devrait le voter ? Et on devrait déterminer des sanctions ? Au moins, qu'on nous dise sur quoi. Je ne demande rien d'autre. Dites-moi ce que vous voulez dorénavant considérer comme sanctionnable, punissable. Tout ce qu'on veut, mais ce n'est pas une aimable conversation ici, on vote des lois. Les gens vont devoir les appliquer, les administrations, les fonctionnaires et les gens, on les comprend, de se dire : « *Aïe aïe, le Ministre ne les connaît pas, comment voulez-vous que les Wallons les connaissent ?* »

M. le Président. – Puis-je vous faire la proposition suivante, Monsieur Borsus ? On suspend les travaux jusque 14 heures sur ce thème-là, une réponse vient à 14 heures et on poursuit nos travaux sur les autres thèmes. Comme cela, vous aurez la réponse à 14 heures. Monsieur le Ministre aura été chercher les documents.

M. Borsus (MR). – Je peux aussi demander qu'on fasse simplement du croisement juridique..... Pour qu'on ne perde pas de temps, que le Ministre soit bien conscient de ce dont on va débattre, il faut que certaines des infractions ne soient pas punissables à différents titres, en fonction de diverses législations régionales ou autres, sans quoi, forcément, il faut une hiérarchisation.

Supposons un exemple précis : un des comportements — mais je ne les connais pas, donc je ne sais pas m'exprimer à ce stade — est en même temps passible de sanction en matière d'urbanisme. On n'a pas fait quelque chose qui est passible en matière de sanction d'urbanisme. Il devient aussi dorénavant passible de sanction en matière de non-respect des dispositions parce qu'on est dans les infractions d'inondations. Il faut donc avoir un minimum de mécanismes qui prévoient ce qui se passe. On ne va pas le sanctionner deux fois, le cas échéant, peut-être encore une troisième fois aussi au civil ou au pénal, le cas échéant. Donc, il faut avoir validé pratiquement et juridiquement les mécanismes s'il y a des croisements. C'est un des exemples parmi les autres dont nous pourrions débattre à 14 heures, quand vous connaîtrez la liste

de ce qui a derrière, ce que vous visez dans votre article.

Je suis sidéré, non pas que vous ne connaissiez pas le détail du texte, mais que vous n'ayez pas une notion de ce qui est visé. Vous nous proposez, sans rire, au Parlement de sanctionner quelque chose et vous n'avez pas la notion de ce qu'on vise, la thématique qu'on vise. Je suis sidéré ! Et vous décrétez des infractions et avec ça, on va punir les gens ! Mais enfin, dans quel Etat vit-on ? Pendant midi, on va vite corriger cela. Je demande le reporte à quinzaine et rien d'autre ! Et je ne retarde rien puisqu'on a la commission avant la plénière. On a la commission avant la plénière. J'ai besoin d'étudier juridiquement les éléments que le Ministre me communiquera. Vous m'excuserez. Et on ne retarde rien ! Cela passera dans les mêmes délais, on passera en plénière le lendemain.

Je n'ai jamais vu que l'on travaillait comme cela ! Non, non et non ! Je ne veux pas une étude juridique bidouillée pendant le temps de midi et puis qu'on me donne et qu'on serait sensé voter correctement. Je n'ai jamais vu une situation où un Ministre ne pouvait même pas nous décrire l'objet de l'article qu'il nous propose.

M. le Président. – On poursuivra le débat à 14 heures, Monsieur Borsus. Le Ministre s'est engagé à venir avec des éléments de réponse à 14 heures et le collaborateur ....

M. Borsus (MR). – Est-ce qu'on peut alors aller simplement dans le Code ?

M. le Président. – Ou bien c'est à 14 heures ou bien c'est maintenant. Je suggère ...

M. Borsus (MR). – À partir du moment où le Ministre s'engage à nous donner une note juridique avec ce qu'il vise, je n'ai pas de problème.

M. le Président. – Le Ministre s'engage à répondre à la question que vous avez posée.

M. Borsus (MR). – Je n'ai jamais vu cela, franchement !

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Au-delà de ses effets, est-ce que ...

M. Borsus (MR). – Ses effets, vous avez déjà vu un Ministre qui ne connaît pas l'article qu'il propose ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Demandez-vous uniquement le report à quinzaine ou vous me parlez d'une note juridique ?

M. Borsus (MR). – Je demande simplement — mais vous verrez, demandez à l'Administration, il y a de grands spécialistes de tout cela — vous infractionnalisez une série de comportements. Et bien, il faut faire des études pour voir s'il n'y a pas des croisements avec autre chose, des conséquences en amont, en aval, c'est le cas de le dire. Ce n'est rien que cela qu'on vous demande. Ayez au moins l'ambition de faire des textes applicables et corrects et pour ça, nous aurons besoin au minimum de l'étudier. Donc, communiquez-le nous la semaine prochaine. Mardi, on recommence, etc. Mais travailler comme cela, ce n'est pas possible !

M. le Président. – Peut-on se mettre d'accord sur le fait que ...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Le temps passant, nous avons pu identifier l'article précis. Si vous le voulez, je peux vous en faire la lecture.

Il s'agit : «*de tout travail de modification sensible du cours d'eau ou des ouvrages y établis, de tout travail d'amélioration de l'écoulement des eaux, de tout travail de lutte contre les inondations, de toute création ou suppression de cours d'eau, de travaux de dragage et de curage du cours d'eau et de leur exécution par le gestionnaire, les installations fixes ou mobiles réalisées sur le domaine régional des voies hydrauliques, les dépôts effectués dans le domaine régional des voies hydrauliques et l'établissement de digues, remblais, clôtures, plantations susceptibles de gêner l'écoulement des eaux ou de le restreindre de manière nuisible en période de crues ainsi que tous autres travaux réalisés dans le domaine des voies hydrauliques et de l'extraction des terres, sables et autres matériaux à moins de 20 mètres de la limite du bord des voies hydrauliques*».

M. Borsus (MR). – C'est bien ce que je pensais, la moitié de ce que vous venez de dire relève d'infractions urbanistiques. Modifier un cours d'eau, c'est une modification de relief du sol. On est bien d'accord. Creuser un cours d'eau aussi. Vous connaissez ...

De quoi est-on susceptible d'être puni maintenant ? De vos nouvelles infractions ici ou de l'autre ? Ou des infractions d'urbanisme ? Ceci sauve de l'infractionnel urbanistique les dossiers futurs, les dossiers en cours ? Répondez car, officiellement, les juristes vont s'inspirer de votre réponse pour les futures plaidoiries. C'est comme cela que ça se passe.

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

C'est pour cela que je vous réponds. Je viens de vous lister la liste des points. Maintenant, vous me posez une autre question, il s'agit des infractions qui sont liées au non-respect du permis d'environnement. Cela n'a pas d'autre implication sur la législation urbanistique.

M. Borsus (MR). – Non, excusez-moi, ce que vous venez de dire, c'est en fait que la sanction est une sanction de quatrième catégorie prévue par le Code de l'Environnement. C'est ce à quoi vous faites référence. Mais une partie de ce que vous venez de me décrire est aussi infractionnel en matière d'aménagement du territoire et donc, susceptible de sanction telle qu'on les connaît, les 25 euros par mètre cube pour régulariser si on veut.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Cela ne modifie pas par ailleurs le règlement d'urbanisme.

M. Borsus (MR). – Non, bien sûr, cela ne modifie pas le règlement en matière d'urbanisme. Par contre, il y a deux sanctions potentielles pour un même élément. Il faut alors dire : tiens, laquelle s'applique, laquelle s'applique par priorité, ou sont-elles cumulatives, faut-il les croiser... ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est parce que vous vous êtes énervé. Je peux comprendre pour les raisons sur le fond. Vous m'avez demandé sur l'objet de l'article. Je crois vous avoir répondu ...

(M. Borsus s'exprime hors micro)

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – En tout cas, sur l'objet de l'article, en détail même — je ne le connaissais pas par coeur, effectivement — mais sur les autres questions que vous posez, je pense qu'on est là évidemment dans l'application du décret. Bien entendu que les questions précises que vous posez en termes de croisement, etc., ne sont pas résolues à ce stade. Elles devront faire l'objet de travaux précis dans le cadre de l'application du décret, comme les autres articles du décret.

M. Borsus (MR). – Continuons le travail. Ce sont donc les articles D34 à D47, vous m'avez lu l'article D51 et vous le lisez où, votre article D51 ?

M. le Président. – Y a-t-il une question précise, Monsieur Borsus ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est lié, mais on peut voir si vous avez des questions précises, on va l'examiner techniquement, mais par rapport à ce que vous dites, je pense que c'est un problème de croisement du Code de l'eau et du Code de l'Environnement. Vous avez plusieurs numérotations.

M. Borsus (MR). – Dites-moi simplement ce que reprennent les articles 34 à 47 qui mettent en avant que dorénavant, si on contrevient, c'est une infraction en matière d'inondation. C'est nouveau, c'est le titre 10 ici. Je demande simplement ce que visent les articles concernés. Mais vous ajoutez les dispositions réglementaires mises en exécution de ceux-ci. Donc, ma question est simple. Je suis vraiment désolé de la poser avec autant d'insistance. Je demande simplement la communication des articles 34 à 47, premièrement, mais aussi, la communication des dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci. Pourquoi ? Car dorénavant, vous l'avez rappelé, Monsieur le Ministre, devient une infraction de quatrième catégorie au sens du Livre Ier du Code de l'Environnement, le fait de contrevenir non seulement aux articles, mais aussi à toutes les dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci. Donc, si je vous pose la question, ce n'est pas pour faire une polémique gratuite avec vous, c'est parce qu'il y a peut-être derrière ces articles et derrière aussi toutes les dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci, pas mal de choses. Donc, je vous en demande la liste. Je demande les arrêtés pris en exécution de l'article 34 à 47. Vous venez de me lire l'article combien, parmi les articles que vous visez ici ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Il s'agit du Code de l'Environnement. Je vous le dis, l'un fait référence à l'autre.

M. Borsus (MR). – C'est lequel alors, s'il fait référence au 51 ? Je vois ici 34 à 47 et vous me lisez le 51 et vous me dites : « *ne vous tracassez pas* ».

M. le Président. – Monsieur Borsus, on a compris votre question. J'ai une question de M. Stoffels et puis, la réponse de M. le Ministre.

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Nous sommes ici dans un cadre, l'article 8, qui crée des boucles avec d'autres cadres de référence, notamment avec le Code de l'Eau et le Code de l'Environnement. Par cet article 8, sera introduit dans le Code de l'Eau, un titre 10 et un article D410. En consultant le Code de l'Eau, dans l'article 410, on parle de l'épuration individuelle des eaux. Donc, il va y avoir très probablement une collision entre articles si on n'y fait pas attention.

Deuxièmement, l'article D410 constitue une infraction de quatrième catégorie au sens de la partie 8 de la partie décrétale du Livre I du Code de l'Environnement, celui qui contrevient aux articles D 34 à D 47 et D 54 — 3.

Maintenant, je consulte les articles D34 jusque D47 et je me retrouve dans les rapports sur l'état de l'environnement allant sur le plan d'environnement pour le développement durable ou encore sur les programmes sectoriels et les plans de gestion de bassins hydrographiques. Par contre, si je consulte la partie 8, je constate que les articles commencent par l'article D 138 et qu'il n'y a pas, dans cette partie 8, un article D 34, ou D47, pour les autres articles qui seraient mentionnés ici. Je demande que l'on vérifie si les boucles juridiques qui sont créées ici avec d'autres chapitres du Code de l'Environnement ou avec le Code de l'Eau, sont cohérentes.

M. Borsus (MR). – Vous comprenez pourquoi j'ai demandé à M. Stoffels d'intervenir.

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. – De deux choses l'une. Je pense que l'on a identifié ce qui était visé dans ce type d'article. Si on veut effectivement faire une analyse plus technique des différents renvois et effectivement, il y a les deux Codes qui renvoient l'un à l'autre avec ce décret. Donc c'est un peu compliqué au niveau des numérotations. C'est vrai que je n'avais pas prévu cette présentation-là ici devant vous, sachant que ces documents sont par ailleurs accessibles. Ce sont des documents tout à fait publics. Mais c'est vrai que je n'ai pas prévu de vous faire un détail précis de ces différents articles. Donc, nous pouvons le faire pour cet après-midi. Nous pouvons, à 14 heures, faire cette présentation des articles et avoir ainsi la réponse à ces questions.

M. le Président. – La proposition a été faite. Je vous le dis tout simplement cela arrangerait un certain nombre d'entre nous. Mme Delamende ne peut pas être cet après-midi dans nos bâtiments, et il serait préférable que l'on puisse peut-être procéder de cette manière-là.

Monsieur Borsus, vous avez la parole.

M. Borsus (MR). – Je voudrais bien resituer tout d'abord le texte. Je rappelle, si j'ai bonne mémoire, qu'on propose de sanctionner de un à mille euros un certain nombre de comportements. M. le Ministre ne les connaît pas, du tout. Il nous cite un article, mais il apparaît à l'examen que l'article n'est pas celui que l'on vise dans votre texte. On est bien d'accord, Monsieur le Ministre ? L'article que vous venez de citer n'est pas du tout ce qu'on vise ! D'un examen rapide des parlementaires — et je remercie M. Stoffels du caractère positif de sa démarche qui m'aide à tenter de faire avancer le débat — il apparaît que la situation est plus grave encore puisque l'on vise un article qui concerne l'épuration individuelle. Donc, potentiellement, on met ici des choses qui n'ont rien à voir puisque l'article D 410 vise cela.

Par ailleurs, la lecture que nous faisons — c'est pour cela qu'on est interpellé — c'est que le Gouvernement se propose de sanctionner un certain nombre de choses qui dépendent directement de lui. Pas sûr que ce soit la meilleure idée. Vous risquez de vous sanctionner très vite parce qu'il y a un certain nombre de retard par rapport à des choses que l'on vient de lister dans ce que le Gouvernement doit faire lui-même. Je rappelle qu'au cas où vous penseriez pouvoir apaiser le Parlement de deux ou trois phrases, en disant «*ne vous inquiétez pas*», ça, on sait que c'est derrière cela, on ne peut plus se permettre cela. On vote une loi, un texte. Il faut, quand vous aurez identifié les bons articles, faire deux choses : il faut identifier toutes les dispositions réglementaires prises en exécution de ces articles, dans leur version actuelle, c'est cela que vous proposez dorénavant d'infractionnaliser, premier élément. Deuxième élément, Monsieur le Ministre, il faut que vous ayez des éléments pour que l'on fasse plus ample connaissance. Si on ne va pas au bout aujourd'hui en Commission, vous allez en plénière, vous vous retrouvez avec ce qui n'est pas la question visible de l'*iceberg* des questions sur ce que vous proposez derrière cet article 8.

Pour éviter cela, il faut que nous ayons cet après-midi la liste de toutes les dispositions réglementaires prises en exécution des articles que vous visez dans votre texte. Il faut que nous ayons l'étude juridique des sanctions croisées car juridiquement, on ne peut pas, sur les mêmes faits, aller remettre chaque fois une couche de sanctions, ou si on l'a prévu, il faut prévoir ce qui se passe, si le même fait peut lui-même générer plusieurs sanctions. Il faut que l'on puisse dire pourquoi celle-ci sera prioritaire et pas l'autre, voilà comment cela se passe, etc. Il faut aussi que l'on détermine si les dossiers en cours sont visés par ceci. En matière infractionnelle, il y a des choses en cours. Il y a des choses qui seront nouvellement infractionnelles à la suite de votre article 8. Elle n'était pas infractionnelle avant ! Mais il y a des choses qui étaient aujourd'hui infractionnelles en fonction d'une autre partie du Droit Wallon et je pense notamment à des choses qui constituent des modifications de relief du sol, des choses qui constituent des ouvrages d'art, du bâti, etc.

Il faut aussi traiter en tenant compte de la jurisprudence des instances administratives, de ce que l'on fait avec l'infractionnel existant en fonction d'autres dispositions de la Région wallonne qui est désormais aspiré par vos nouvelles législations. Bref, faire cela pendant le temps de midi me semble être vraiment du n'importe quoi. Déjà, devoir discuter une demi-heure pour savoir quel article on vise, cela me paraît raide. On l'a déjà vu dans d'autres textes où vite fait, on introduisait des modifications d'âge concernant la possibilité d'introduire des candidatures dans des Conseils d'administration de Sociétés régionales, comme si c'était banal. Moi, je ne suis pas d'accord. C'est important, cela va concerner des milliers de personnes, ce sont des sanctions de mille euros par infraction, je ne vote pas cela comme ça ! Si les gens de la Majorité veulent le voter comme ça et sont apaisés par une aimable conversation ce midi, bonne chance ! Mais moi, avec tout ce que j'entends depuis ce matin, je me suis dit : « *quel abîme de non préparation pour venir au Parlement, quel abîme d'amateurisme* » alors que l'on se propose d'avancer, et cela aussi est gênant chez vous, parce qu'il y a un peu de trame politique...

M. le Président. – Allons, Monsieur Borsus...

M. Borsus (MR). – On se propose de sanctionner et on ne sait même pas quoi, après une heure de débat parlementaire, quand on est ministre en charge de cette matière. Cela est trop pour moi. Et ne me proposez pas de revenir à deux heures, et de considérer qu'à deux heures, avec quelques explications, je vais être content, alors là, il faudrait que nous soyons collectivement d'une naïveté totale pour croire que l'on aura voter un bon texte à deux heures !

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. – Je pense que les propos excessifs sont inutiles, mais par rapport à votre demande, je répète que nous pouvons effectivement faire une explicitation pour 14 heures. Ce que nous ne pouvons pas faire, c'est une analyse croisée des différentes sanctions envisagées, dans la mesure où bien sûr cela n'est pas possible de faire cela sur le temps imparti. Je ne pense pas que ce soit l'objet des débats parlementaires de ce type par rapport à un décret et d'autre part, de toute façon, c'est prématuré puisque le travail sur les infractions et le travail sur l'application du décret va se concrétiser dans les prochains mois et années. Vous ne sauriez pas, à ce stade, faire un tableau croisé de tous les impacts possibles du décret. Donc, nous n'aurons pas cette partie-là pour 14 heures. Par contre, nous pouvons bien entendu trouver les articles, les identifier et discuter de la numérotation puisque vous m'avez interrogé là-dessus, identifier exactement le champ de ce qui est envisagé. Cela me paraît raisonnable dans le cadre d'un travail décrétal comme celui-ci. Le reste dépasse me semble-t-il la portée de la discussion d'aujourd'hui.

M. le Président. – Je reporte les travaux de ce décret à 14 heures, on recommencera nos travaux sur ce thème à 14 heures.

PRÉFIGURATION DES RÉSULTATS DE L'EXÉCUTION DES BUDGETS DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE 2008 (DOC.4 -IER (2009-2010) — N°1 ET 1BIS)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2008 (Doc.4 -Ier (2009-2010) — N°1 et 1bis). Division organique 54 — Transports — Programme 01 — Transport urbain, interurbain et scolaire — p. 136

Programme 04 — Actions pour une mobilité conviviale et coordination des politiques de mobilité — p. 138

Désignation d'un Rapporteur

M. le Président. – Mme Cremasco est désignée en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

Et je souhaiterais que Mme Cremasco puisse venir présider cette partie des travaux sur la préfiguration des comptes.

Exposé de Mme Delhamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes

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

- Mme Cremasco, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel.

Mme Delhamende, Contrôleuse en chef à la Cour des comptes. – Je rappelle à Mesdames et Messieurs les Commissaires que mon périmètre de contrôle ne concerne que le volet Transport-Mobilité des compétences de M. le Ministre. J'interviendrai donc sur la Division organique 54 à propos des seuls programmes 01 et 04.

Le programme 01 concerne le transport urbain, interurbain et scolaire. Dans ce programme, les crédits des allocations de base ont été consommés à plus de 95% tant en termes d'engagement que d'ordonnancement, à l'exception de deux AB. L'AB

0101 — Dépenses de toute nature relatives à la mise en place d'organes de liaison avec les usagers des transports urbains et interurbains et l'AB 0102 — Dépenses de toute nature relatives à la mise en oeuvre de la politique régionale en matière de transports de personnes à mobilité réduite.

Les explications que j'ai reçues de l'Administration concernant ces deux allocations de base sont :

- pour la 0101, pour des raisons d'ordre technique, dans le détail desquelles je n'interviendrai pas, certains ordonnancements ont été reportés à l'année 2009 ;
- pour le 0102, en raison de retard dans la livraison de développement informatique et d'une diminution du nombre des subsides octroyés à des asbl, la consommation des crédits d'ordonnancement de cette allocation de base est passée de 80,2 % en 2007 à 62,75 en 2008.

Concernant le programme 04 — Action et mobilité conviviale et coordination des politiques de mobilité, l'AB 40-02 — Subventions aux Communes pour faciliter la coordination et la mise en oeuvre des PCM, plans communaux de mobilité, comme les années précédentes, on observe que les crédits non dissociés de 192.000 euros inscrits en regard de cette allocation de base et destinés à subventionner au profit des grandes communes l'engagement ou le maintien d'un conseiller en mobilité n'ont pas été utilisés sous l'angle des ordonnancements. Cette non utilisation est due à la nature même de ces subventions. En effet, les justificatifs de leur emploi ne parviennent à l'administration que dans le courant de l'année N+1. Il n'est dès lors pas possible de procéder à des ordonnancements sur les crédits de l'année mais bien sur les crédits reportés.

Ces circonstances expliquent en partie au moins le faible taux global d'utilisation, 42,9 %, dans l'optique des ordonnancements, des crédits non dissociés 522 milliers d'euros du programme 04. Cette tendance paraît toutefois s'atténuer légèrement puisque de 41,6 % en 2006, et 37,9 en 2007, elle passe à 42,9 en 2008. Le taux de consommation des crédits reportés atteint quant à lui 94,8 %.

Échange de vues

Mme la Présidente. – La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – J'aurais une question pour M. le Ministre par rapport justement à ce programme 04 concernant le financement des conseillers en mobilité. Madame vient de citer le taux global d'utilisation et on voit qu'il est un peu supérieur mais quand même, on reste à 42,9 %. Ce chiffre s'explique, nous dit la Cour des Comptes, par des justificatifs d'emplois qui ont été délivrés par les Communes avec des délais N+1.

Ne pourrait-on envisager de revoir la procédure pour que cela se passe sur la même année car finalement, on se trouve dans une situation N+1 ; or, ici, on analyse le budget 2008 alors qu'on est déjà en 2010. Finalement, on a une vision assez compliquée de la situation puisqu'il y a toujours un décalage. N'y aurait-il pas moyen de revoir quelque peu la procédure pour que les crédits soient utilisés dans l'année effective ?

Deuxième petit commentaire complémentaire : je vois que les chiffres de la Cour datent du 31 décembre 2008. Ne pourrait-on pas, l'année prochaine, avoir cela un petit peu plus vite pour qu'ils soient présentés à temps à la Commission. Vous allez me dire que vous venez de prendre vos fonctions. Mais pour l'année prochaine, dès que les chiffres sont arrivés de la Cour des comptes, ce serait bien que l'on puisse en débattre rapidement.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je répondrai en deux points.

D'une part, pour ce qui concerne le délai d'examen, cela ne dépend pas directement de moi, c'est l'organisation des travaux du Parlement en fonction du moment d'arrivée du Rapport de la Cour des comptes et de la mise à l'ordre du jour. Je suis simplement présent quand le point est mis à l'ordre du jour.

D'autre part, pour votre question sur le *timing* des dépenses, je pense qu'il faut admettre le fait qu'il y a toujours un certain décalage entre le moment où on décide de politiques telles que celles-là et le moment où elles se concrétisent effectivement par les communes. Alors, effectivement, à moins que toutes les décisions puissent être prises en janvier, il n'est pas toujours possible de faire correspondre les années et la temporalité annuelle.

Ce problème a été résolu désormais dans la mesure où, pour ce crédit-ci, il s'agit maintenant de crédits dissociés. Donc, cela veut dire qu'on peut les ordonnancer et les payer l'année suivante.

Bien sûr, on peut toujours souhaiter que les délais soient raccourcis entre l'ordonnancement et la dépense effective, mais je crois qu'il faut aussi admettre qu'il y a un délai raisonnable, normal, y

compris pour le traitement par les communes et pour la mise en oeuvre des mesures et je ne crois pas qu'il faille forcément toujours chercher à réduire ces délais au maximum. En tout cas, pour ne plus avoir ce problème de faible engagement, on est passé désormais à un système de crédit dissocié.

Mme la Présidente. – Plus personne ne demandant la parole sur les commentaires de la Cour des comptes, nous allons suspendre nos travaux.

AGENDA DES TRAVAUX

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Madame la Présidente, si je peux me permettre, sur la question du rapport de la SRWT — j'en ai parlé avec M. le Président, mais il est parti pour le moment et peut-être qu'on peut avaliser cela maintenant — l'idée, si vous souhaitez qu'il y ait un réel débat sur ce rapport, ce qui est peut-être souhaitable, plutôt que simplement une prise d'acte, je pense qu'on pourrait inviter la SRWT à venir le présenter. Donc, si vous êtes d'accord, on peut déjà le planifier pour la prochaine commission. Comme cela, on pourra avoir un débat plus intéressant.

Mme la Présidente. – Je pense que c'est une proposition judicieuse. Si tout le monde est d'accord, on attendra que nous soient communiquées les disponibilités des représentants de la SRWT pour venir nous présenter le rapport et nous en débattrons à ce moment-là.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 12 minutes.

- La séance est reprise à 14h08.

M. le Président. – Nous pouvons reprendre nos travaux. Je tiens d'abord à vous communiquer que j'ai reçu deux courriers de l'UVCW concernant des éléments sur le permis d'urbanisation et sur l'obligation de la réglementation PEB. Je le fais distribuer à chaque parlementaire.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE LIVRE II DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONTENANT DES DISPOSITIONS DIVERSES EN MATIÈRE DE POLITIQUE DE L'EAU (DOC. 129 (2009-2010) — N° 1) (SUITE)

M. le Président. – Nous reprenons nos travaux à l'analyse de l'article 8 du projet de décret de ce matin. On va vous présenter les réponses de M. le Ministre.

« Article 8

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je voulais revenir sur l'article 8 du projet de décret comme demandé. Je pense qu'il y a eu quelques confusions à la fois entre le Code de l'Eau et le Code de l'Environnement, et aussi à l'intérieur du Code de l'Eau entre la partie réglementaire et la partie décrétale. Nous avons donc préparé une petite explication.

Pour bien recadrer les choses, l'article 8 insère effectivement dans le Code de l'Eau un titre X qui vient fort logiquement après le Titre IX qui préexistait. Le dernier article qui préexistait dans ce titre concerne effectivement les infractions de 3ème catégorie, article 409 existant non modifié par le présent texte.

Ce que nous ajoutons donc, c'est un article 410, toujours dans le Code de l'Eau, qui est donc un article D410 et non pas R410. Il a été évoqué tout à l'heure la question de l'assainissement individuel. Je pense qu'il y a eu confusion avec l'article R410 qui est la partie réglementaire et non la partie décrétale. Le D410 est un article nouveau, comme bien spécifié dans le projet de décret, et on ne le trouvera donc pas dans le code tel qu'existant puisqu'il est ajouté. Cet article dit que «*constituent une infraction de 4ème catégorie au sens de la partie VIII de la partie décrétale du livre 1er du Code de l'Environnement, celui qui contrevient aux articles D34 à D57 et D54-3 ou aux dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci.*».

Les numérotations d'articles telles que décrites ici, sont évidemment relatives au Code de l'Eau, puisque ce texte est bien ajouté dans le Code de l'Eau. Je pense qu'il y a eu confusion parce qu'en début de phrase, on évoque le Code de l'Environnement, auquel se réfère effectivement la définition des infractions, mais ici il s'agit bien des articles du Code de l'Eau. Il n'y a donc pas de problème par rapport à cela.

Il y a juste un tout petit problème que l'examen minutieux de ces articles nous a permis de relever, que nous n'avions pas identifié et qui ne prête pas à conséquence, mais je pense qu'on peut le corriger. Ce problème avait été relevé par le Conseil d'Etat, en ce sens que l'article D54-3 n'existe pas. C'est apparemment une coquille, et il n'est pas ajouté par le présent décret puisqu'on modifie l'article D54, mais il n'y a pas de 54-3. Ca n'a pas de conséquence véritable, cet article n'existant pas, cela ne change rien, hormis pour la correction des textes.

En-dehors de cette difficulté, je ne vois pas d'incohérence dans le texte et il me semble que sont ainsi réconciliés l'ensemble des articles du décret du Code de l'Eau et du Code de l'Environnement, la structure me semble ainsi correcte, même si je conçois que ce ne soit pas simple à la lecture puisque cela fait appel à plusieurs textes simultanément.

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

M. Borsus (MR). – Je voudrais dire que je ne partage pas cet avis. Deuxièmement, nous avons demandé que les dispositions réglementaires prises en exécution de ceux-ci puissent ici aussi, nous être communiquées.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Par définition, elle n'existe pas puisque ce sont les dispositions qui peuvent être prises dans l'application de l'article.

M. Borsus (MR). – Mais actuellement, il n'y a donc pas de disposition réglementaire, puisque le décret y fait référence aux dispositions D34 à D47 ?

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

M. Borsus (MR). – D'accord, je peux l'acter ?

Par ailleurs, il me semble, sauf erreur, qu'on fait référence, dans l'exposé, au commentaire des articles, si je ne m'abuse. Le commentaire de l'article 8 fait, lui, référence, me semble-t-il, toujours aux zones de rétention des eaux de crues. Je sais bien qu'on ne sait pas changer les commentaires des articles.

M. le Président. – Monsieur Borsus, je vous interromps une seconde, mais Mme de Coster, qui est Rapporteur, n'est pas là. Donc, vos doctes paroles que vous êtes en train de prononcer, ne seront pas dans le rapport.

Désignation d'un co-Rapporteur

M. le Président. – M. Di Antonio est désigné en qualité de co-Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

Examen et vote des articles (suite)

M. Borsus (MR). – Je ne vais pas redire ce que j'ai indiqué. Premièrement, je ne partage pas cet avis. Deuxièmement, je lis dans le commentaire de l'article 8 : « *il modifie également l'article D410, en infractions de 4ème catégorie au sens de la partie 8 de la partie décrétale du Livre I*er *du Code de l'Environnement, la contravention à l'article D54-3 — on m'a dit que c'était une coquille — relative aux interdictions en vigueur dans les zones de rétention des eaux de crues* ». Il ne mentionne rien d'autre. Donc, ce que vous venez de m'indiquer, dans l'exposé de l'article 8, dans le seul exposé de l'article 8, il n'y a rien là-dessus.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Le commentaire n'évoque par forcément la totalité de l'article. Il évoque effectivement l'article D54-3, ce qui est effectivement une coquille, je vous l'ai dit, mais en-dehors de cela, je ne vois pas en quoi c'est contradictoire avec le texte de l'article lui-même.

M. Borsus (MR). – L'explication que vous venez de donner, Monsieur le Ministre, il n'y a rien — vous me direz ce n'est pas obligatoire que le commentaire des articles commente l'article, c'est quand même l'usage dans le commentaire de l'article qui fait référence à ce que vous venez d'indiquer.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – C'est qu'il n'y a pas de complément nécessaire à l'article lui-même.

M. le Président. – Monsieur Borsus, le commentaire que M. le Ministre a fait sera dans le rapport de notre commission.

M. Borsus (MR). – Je vous propose de continuer le débat en plénière, Monsieur le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Sans problème !

M. le Président. – Y a-t-il d'autres remarques sur l'article 8 ?

M. Desgain (Ecolo). – Pour l'article 8, nous allons proposer un amendement.

M. le Président. – Il faudrait peut-être le faire circuler.

M. Desgain (Ecolo). – C'est ce que je commençais à faire, Monsieur le Président.

M. le Président. – Je réserve cela en fonction de l'amendement.

« Art. 9

- Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 10

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 11

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 12

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

«Art. 13

-Adopté à l'unanimité des membres votants.

« Art. 14

M. le Président. – Pour l'article 14, la parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – J'avais introduit tout à l'heure un amendement n°1 (Doc. 129 (2009-2010) N°2 qui n'est pas modifié. Par contre, nous avons complété les commentaires en fonction de la discussion que nous avons eue tout à l'heure, en précisant bien qu'il s'agissait de créer des espaces verts pertinents en matière de prévention d'inondations pour limiter un peu l'impact évidemment de cet article-là.

Dans la fin de l'article 14, sur la dernière page, il est prévu que la demande de subvention contienne l'avis du gestionnaire du cours d'eau. Évidemment, cela a son sens pour les deux premières parties des subsides qui sont proposés, pas pour ce qui est couvert par l'amendement puisqu'il n'y a pas de gestionnaire de cours d'eau en l'occurence là et pas pour le petit 3 non plus qui est la création des réseaux d'assainissement agricole au moyen de tuyaux de drainage ou de fossés et ce qui suit, cela ne nécessite pas l'avis du gestionnaire des cours d'eau, donc, peut-être qu'il faudrait un petit amendement pour proposer que ce soit l'avis, le cas échéant, du gestionnaire de cours d'eau, mais pas l'avis systématique.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Que souhaiteriez-vous alors ?

M. Di Antonio (cdH). – Ici, la demande de subvention telle que le prévoit l'article prévoit que systématiquement, on demande l'avis du gestionnaire du cours d'eau. Je le comprends par rapport au petit 1 et au petit 2 qui traitent de subsides en lien avec ces cours d'eau, avec les stations de pompage, avec les rehaussements de digues, etc. Par contre, pour le point 3 et le point 4, suite à notre amendement, cela n'a pas de sens.

M. le Président. – On examine la question.

Monsieur Di Antonio, puis-je vous demander de faire formellement un contre-amendement pour annuler le premier ? Ou de dire que vous le retirez.

M. Di Antonio (cdH). – Je le retire.

«Art. 8

M. le Président. – Monsieur Desgain, on vient de distribuer l'amendement (Doc. 129 (2009-2010) N°3). Avez-vous un commentaire à faire ?

M. Desgain (Ecolo). – Simplement pour indiquer que nous proposons de supprimer les termes D54-3 parce que cela fait référence à une disposition qui est devenue inexistante. Du fait de l'évolution de l'avant-projet et puis du projet de décret, il y a eu une réécriture, qui rend cette disposition inexistante et donc, on ne va pas faire une référence qui renvoie à un texte qui n'existe plus.

M. le Président. – L'amendement (Doc. 129 (2009-2010) N°3), déposé par M. Di Antonio et Consorts est adopté à l'unanimité des membres votants.

L'article 8, tel qu'amendé, est adopté par 7 voix contre 3.

«Art. 14

L'amendement (Doc. 129 (2009-2010) N°2), déposé par M. Di Antonio et Consorts a été retiré par ses auteurs.

Nous avons déjà adopté un amendement, le second amendement vient de vous être distribué, cosigné par la majorité et il a déjà été expliqué par M. Di Antonio.

L'amendement (Doc. 129 (2009-2010) — N°5), déposé par M. Di Antonio et Consorts est adopté par 7 voix et 3 abstentions.

L'article 14, tel qu'amendé est adopté par 7 voix et 3 abstentions.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Le projet de décret modifiant le Livre II du Code de l'Environnement contenant des dispositions diverses en matière de politique de l'eau (Doc. 129 (2009-2010) N°1) est adopté par 7 voix et 3 abstentions.

Confiance aux Rapporteurs

M. le Président. – La confiance est accordée aux Rapporteurs pour l'élaboration du Rapport.

ORGANISATION DES TRAVAUX (*Suite)*

M. le Président. – Pour permettre à chacun de s'organiser, et avant de passer au point de la résolution, qui est le point 4 de notre ordre du jour, la question orale de M. Senesael, sur «l'éventuelle application dans les TEC du contrôle motivant instauré par la STIB»; la question orale de M. Fourny, sur «le renforcement des moyens alloués au réseau ferroviaire en Région wallonne»; la question orale de M. Senesael, sur «le transport scolaire»; la question orale de Mme Cassart-Mailleux, sur «les zones de baignade»; la question orale de Mme Cassart-Mailleux, sur «la problématique des zonings qui sont dans l'impossibilité d'accueillir des entreprises mixtes»; la question orale de M. Senesael, sur «le recyclage des GSM»; la question orale de M. Senesael, sur «les DVD jetables»; la question orale de M. Senesael, sur «les véhicules propres»; la question orale de Mme Cassart-Mailleux, sur «la réalisation du plan de gestion des bassins hydrographiques»; la question orale de Mme Cassart-Mailleux, sur «la sécurité des parcs à conteneurs»; la question orale de M. Senesael, sur «le bilan carbone des produits alimentaires»; la question orale de M. Senesael, sur «les projets de stations d'épuration rurales» la question orale de M. Jamar à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «la transposition de la directive en matière de transports collectifs» sont transformées en questions écrites.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE AU PERMIS D'URBANISME, DÉPOSÉE PAR MM. JAMAR ET CONSORTS (DOC. 112 (2009-2010) N° 1 ET 2)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la proposition de résolution relative au permis d'urbanisme, déposée par Messieurs Jamar et Consorts (Doc. 112 (2009-2010) N°1 et 2).

Pour information, on avait suspendu nos travaux concernant cette proposition de résolution et elle revient à l'ordre du jour aujourd'hui. Je pense que M. le Ministre a une déclaration à nous faire à ce sujet.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Effectivement, nous avions convenu de travailler sur un projet de circulaire, ce que nous avons bien entendu fait.

Pour rappel, le 4 septembre dernier, des dispositions concernant la composition des dossiers de demandes de permis d'urbanisme sont entrées en application. Ces nouvelles dispositions ont pu surprendre et ont suscité des interprétations divergentes de dépôts de dossiers refusés, de nombreuses demandes signalées comme incomplètes, le secteur semblant paralysé.

Interpellé par les acteurs non contents face à ces nombreuses interprétations et divergences, nous avons organisé au niveau de mon Cabinet une première plate-forme, un tour de table qui reprenait l'avis des différents acteurs concernés par cet arrêté.

À partir de cette première réunion de groupes de travail composés de membres de l'Union wallonne des Architectes, d'un représentant de l'Union des Villes et Communes, d'un fonctionnaire délégué et du service juridique de l'Administration de la DGO4, un travail a donc pu être fait pour établir un projet de circulaire.

Le but de cette circulaire ministérielle n'est pas de s'écarter du contenu de la norme, puisque vous vous doutez bien que ce n'est pas possible de modifier une norme supérieure au départ d'une circulaire, mais bien de cerner mieux les exigences relevant de l'arrêté du 18 juin 2009, afin de rencontrer de manière optimale l'objectif premier des dispositions réglementaires, de telle sorte que l'interprétation soit nuancée en tenant compte du contexte et du projet et que la règle soit ainsi appliquée de la même façon partout.

Dans la rédaction de cette circulaire, il nous est apparu inutile de reprendre systématiquement toutes les dispositions de l'article 285 modifié du CWATUP, cela aurait probablement alourdi les choses. Il nous a paru plus opportun de cibler les points qui ont suscité la controverse, à savoir le rapport, le reportage photographique, et la visualisation du projet.

La circulaire tend à donner l'information sur les sources à consulter pour obtenir les documents nécessaires pour la composition de dossiers de demandes de permis. Elle explique la finalité et l'importance de documents tels que le rapport dans le dossier, précise la terminologie du vocabulaire employé comme par exemple ce que l'on entend par nouvelle construction, et les grands axes développés dans la circulaire, qui sont au nombre de trois:

- le rapport texte présentant le projet, sa finalité, ses composantes;

- le reportage photographique en précisant les différents niveaux de complétude par rapport au projet envisagé;
- la visualisation du projet, soit sa définition en plans, visant à la bonne compréhension du projet.

Cette circulaire doit évidemment permettre à tous les acteurs du secteur de disposer d'un dossier de permis visant à la bonne compréhension du projet, en adéquation à son environnement, l'objectif étant de prendre de bonnes décisions en les motivant adéquatement. Je tiens à préciser que le contenu d'une demande de permis ne peut être considéré comme une finalité en soi, indépendante de la qualité, de l'exactitude et de l'utilité de l'information, car elle est liée directement au projet et à son impact sur son environnement.

Comme je le disais tout à l'heure, en tout début de Commission, le projet de circulaire est prêt, il a été envoyé comme prévu aux différents acteurs concernés en particulier, l'Union des Villes et Communes, l'Union Wallonne des architectes. Mais l'Union wallonne des Architectes a souhaité disposer d'un délai supplémentaire de relecture pour avoir le temps de consulter ses membres et être certain que la rédaction était tout à fait lisible selon elle, raison pour laquelle, Monsieur le Président, je vous propose de reporter la décision de cette circulaire à notre prochaine commission, non pas que le travail ne soit pas fait, mais je crois que ce serait dommage de terminer en queue de poisson un processus consultatif qui est en bonne voie.

Je ne souhaiterais pas qu'il se termine mal alors que les acteurs sont vraiment collaborant et souhaitent vraiment participer à la relecture de ce texte. Leur avis devrait nous parvenir dans les tous prochains jours, cette semaine-ci encore et donc, on n'est pas sur un véritable report, mais par contre, je vous propose de présenter en détail la circulaire plutôt à la prochaine commission pour avoir vraiment le texte finalisé après relecture des différents acteurs.

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

M. Jamar (MR). – Monsieur le Président, je n'étais pas là ce matin, puisque j'étais dans une autre commission. En tout cas, en ce qui nous concerne, on n'a pas eu connaissance de ce qu'une circulaire était préparée ou en tout cas soumise à quelques interlocuteurs. Il me paraît important tant pour les auteurs de la résolution, voire les auteurs de la commission ici présente, d'avoir ce projet de texte. Cela me paraîtrait assez logique. Nous avons relativement bien collaboré dans le cadre de ce dossier et je rappelle que le 18 juin, l'arrêté du Gouvernement wallon était en affaires courantes. Je rappelle qu'il y a eu un débat sur la rétroactivité ou non et que dans la résolution, il y avait une certaine forme d'unanimité pour dire qu'en matière de surcroît d'urbanisme, il faut une certaine sécurité juridique, quand on s'engage à quelque chose. Tous les membres et tous les partis confondus voulaient bannir à l'avenir la rétroactivité. Ce sera peut-être partie remise.

Puis, je vous ai posé une question et une question orale, le 20 octobre. Le dépôt de la résolution par moi-même et quelques co-signataires le 13 novembre. Il y a eu un débat de deux heures positif, le 8 décembre. Il y a eu, après tout cela, Monsieur le Ministre, une mesure d'urgence confirmée pour les permis d'urbanisme dans la presse: «Le Ministre Henry entend la voix des architectes», «*Le Ministre Henry demande de la souplesse*», etc. Nous étions le 8 ou le lendemain, puisque la presse en a fait écho et le but est d'aboutir et d'atterrir.

Le 5 janvier, date à laquelle nous avions convenu tous de reporter ce dossier, nous avions encore une fois, de commun accord, dit: «*on va reporter à quinzaine, le temps de la finalisation de cette circulaire et de voir si elle correspondait, en grandes lignes, à la résolution*».

Il y avait aussi une sorte d'accord à la fois sur le texte de la résolution, mais surtout dans le cadre des amendements qui avaient été très brefs et déposés en leur temps, à savoir de prendre toute initiative légistique ou juridique appropriée, permettant d'interpréter l'arrêté en vue de la simplification souhaitée, ce que vous avez fait dans l'intervalle. On est donc en train de travailler à la fois nous, dans le cadre de notre travail parlementaire, par voie de résolution afin de vous tenir le pied et j'entends bien que vous, de votre part, vous avancez.

Nous avions proposé aussi que le point 6, avec les 50 mètres, avec toutes les interprétations par rapport la l'ancien texte, soit supprimé en tout cas dans un premier temps. Puis, j'entends aujourd'hui la lecture de cette circulaire.

Je suis quelqu'un de relativement constructif. C'est le cas de le dire en la matière, nous sommes d'accord. Ce que je souhaiterais, c'est que nous puissions, en tant que co-signataires ou parlementaires ou membres de la commission, qui avons eu tous ces débats, unanimement reconnus comme étant conviviaux, constructifs et faits indépendamment de toute appartenance à la Majorité ou à l'Opposition ou que sais-je, que nous aurions pu disposer d'un projet de cette circulaire, non pas pour le remettre à la presse — de toute façon, si un architecte voulait le faire demain, il le ferait — ce n'est pas cela, c'est pour vérifier, peut-être en reportant à 15 jours, une ultime fois, si le

texte tel que vous nous l'avez lu — j'ai essayé de suivre tout, mais il y a quand même des aspects techniques — peut correspondre au texte de la résolution.

C'est une proposition qui peut rencontrer, le souhait du Ministre, en étant conscient que ce n'est pas toujours simple, mais que nous avons dû tenir aussi cet échéancier permanent pour y arriver. Je sais bien que vous êtes tenu aussi et vous savez bien que les communes et les administrations communales, sont véritablement ennuyées à l'heure actuelle.

Donc, j'entends encore des échevins de l'urbanisme me dire aujourd'hui, depuis le 1er septembre, plus aucun permis n'est décerné et nous sommes le 19 janvier.

Les miracles ne se font pas. S'il y a des communes qui appliquent strictement l'arrêté du Gouvernement wallon, tel que publié... Celui qui ne l'applique pas strictement se voit infliger une procédure disciplinaire. Je pense que tout le monde est particulièrement prudent par les temps qui courent dans toutes les matières possibles et imaginables. Je connais quelques communes, dont une commune bien connue, la Cité du Doudou, qui n'a plus décerné le moindre permis depuis le 1er septembre, sauf les permis très simples du RESAter. Je ne vais pas parler des permis déclaratifs, mais je parle ici de ceux qui concernent des maisons unifamiliales, voire des permis plus complexes.

Donc, je suis d'accord pour un report à quinzaine, mais si on pouvait avoir le texte. Cela me paraîtrait être l'échange de procédé et une saine collaboration entre le Gouvernement et le Parlement.

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

Mme Cremasco (Ecolo). – Je voudrais me faire ici l'écho de l'Union wallonne des Architectes entre autres et de sa satisfaction à être consultée. Donc, pour les cotoyer de près, comme vous le savez, puisque je suis ingénieur architecte de formation — et j'ai pu les rencontrer personnellement à plusieurs reprises — je me fais vraiment ici l'écho de sa satisfaction à être consultée. Je trouve que l'attitude de M. le Ministre est particulièrement heureuse de ne pas avorter un processus si exceptionnel et en bonne voie. Reporter à quinzaine, en attendant l'avis de l'Union wallonne des Architectes, me semble complètement judicieux.

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

M. Stoffels (PS). – Pour dire que nous allons rejoindre la proposition du Ministre ainsi que celle de notre collègue M. Borsus, c'est-à-dire de reporter l'examen de la circulaire à quinzaine, tout en précisant que la circulaire est une oeuvre, dans un premier temps, pour apaiser un ensemble de mécontentements ressentis sur le terrain, qui font partie d'une oeuvre plus globale qui est l'évaluation du CWATUP. L'évaluation du CWATUP ne se limitant toutefois pas à la seule rédaction et diffusion de cette circulaire et je souhaiterais tout simplement joindre une demande à la proposition du Ministre. C'est que, dans une quinzaine de jours, on se penche sur la méthode concernant cette évaluation du CWATUP. Cela m'intéresse en tant que parlementaire, d'être au courant, comment cela se passe et aussi de savoir de quelle manière le Parlement, en tant que tel est impliqué là-dedans.

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. – Deux ou trois choses simplement. D'une part, pour bien confirmer que le projet de circulaire a bien été prêt dans les temps pour pouvoir être finalisé avant aujourd'hui, mais je le répète, il y a eu une demande explicitée par l'Union wallonne des Architectes. Je pense qu'on peut rencontrer cette demande, ce serait dommage de précipiter les choses.

Maintenant, je comprends, Monsieur Jamar, que vous souhaitiez avoir le texte. Je veux bien vous le distribuer. Ma seule réserve, et c'est la raison pour laquelle je ne souhaitais pas qu'on en discute aujourd'hui, c'est que c'est un projet de texte, qui plus est de circulaire, il faut donc faire attention à ce qu'il n'y ait pas de confusion entre les textes qui peuvent circuler et je n'ai pas de problème à vous donner le texte en l'état étant entendu qu'il sera finalisé dans les tout prochains jours et que nous pouvons alors y revenir à la prochaine commission.

Je voulais aussi vous signaler — parce que vous avez fait référence à certains articles de presse -, pour bien vous rappeler qu'il y a différents niveaux d'action que nous avons entrepris et donc, il y a directement eu une consigne par note verte, par rapport notamment à l'échelle des plans. Cela a été immédiatement lancé par note verte déjà au mois de décembre. Ce sera réintégré dans la circulaire, mais cet aspect-là a déjà été communiqué dès le départ.

Pour ce qui concerne l'intervention des communes, je constate que toutes les communes ne sont pas dans une situation de blocage absolu, loin s'en faut et fort heureusement. Certaines ont peut-être une interprétation plus restrictive, mais en tout cas, je pense que c'est loin d'être une situation généralisée. La circulaire, telle qu'elle est prévue, entend bien résoudre cette situation.

Pour terminer, la circulaire ne peut pas modifier la norme, s'il faut le faire, ce sera forcément dans le cadre de la révision du CWATUP. On pourra bien entendu, en parler en commission. Je pense que ce sera prématuré dans 15 jours, mais on peut effectivement discuter de la méthodologie et du contenu dans le cadre de cette commission, dans le courant de cette année. C'est clair qu'il s'agit d'un gros travail qui occupera l'année 2010.

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

M. Walry (PS). – Je pense que la méthode est excellente et je n'insisterai jamais assez auprès du Ministre pour qu'il se hâte lentement, comme disait Boileau il y a déjà quelques siècles. Hâtez-vous lentement parce que ce que l'on veut, c'est une révision, mais une bonne, une excellente révision et donc, qu'elle soit excellente. Autrement, vous allez à nouveau décourager toutes les communes, les spécialistes qu'on a engagés parce que c'est du boulot que de se retrouver dans les dédales du CWATUP aujourd'hui, il faut bien le reconnaître. Donc, une seule, mais la meilleure possible et on est de tout coeur avec vous.

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

M. Jamar (MR). – Très clairement, vous avez rappelé tout à l'heure, Monsieur le Président que l'Union des Villes et Communes avait adressé deux lettres par rapport à l'urbanisation, je crois et pas à l'urbanisme — ou j'ai mal compris — et d'autre part, par rapport à la performance énergétique des bâtiments dont on lit tout et son contraire, dans des presses plus ou moins spécialisées et où aussi, que ce soit des architectes, des communes, enfin toutes les parties intervenantes, s'interrogent. S'ajoute à cela le problème plus urgent dont nous parlons maintenant depuis quelques séances.

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour le texte de la circulaire, nous ferons le topo le 2 février prochain, si je compte bien dans l'agenda.

Qu'est ce qui risque de poser problème à court et à moyen terme? Au-delà d'une évaluation et d'une refonte éventuelle globale du CWATUP — mais cela, je n'y crois pas avant un an ou deux parce qu'il faut être réaliste — il y a effectivement ces problèmes du permis d'urbanisation et du permis de lotir, il y a la performance énergétique des bâtiments qui est nécessaire, mais qui pose énormément de questionnement. Il y avait dans l'immédiat ces trois ou quatre points techniques qui sont visiblement en passe d'être résolus et je m'en réjouis. Je pense qu'encore une fois, le Parlement a bien travaillé, comme le service du Gouvernement, et vous, Monsieur le Ministre. Mais il n'en demeure pas moins qu'il reste trois ou quatre gros soucis qui, à mon avis, dans le premier semestre 2010, vont revenir à la surface.

Ce serait intéressant d'évoquer ces trois ou quatre gros sujets, indépendamment de l'évaluation qui débouchera immanquablement sur des projets ou des propositions de décret, voire de résolution, mais de le faire de manière consensuelle et aussi, de donner le plus vite possible la documentation ou les grandes orientations à toutes les parties intervenantes parce que cela devient très complexe, notamment pour les petites communes qui ne savent plus à quel Saint se vouer dans le cadre d'une demande d'urbanisme.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, la proposition est reportée à 14 jours, le 2 février 2010.

ORGANISATION DES TRAVAUX (*Suite*)

M. le Président. – Les questions orales de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «l'éventuelle application dans les TEC du contrôle motivant inspiré par la STIB», et de M. Fourny à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «le renforcement des moyens alloués au réseau ferroviaire en Région Wallonne, sont transformées en questions écrites».

- *Mme Cremasco prend place au fauteuil présidentiel.*

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE POSITION PAPER DE L'UNION WALLONNE DES ENTREPRISES DE DÉCEMBRE 2009 ET PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LE DEVENIR DE LA CELLULE FERROVIAIRE SNCB »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «le Position Paper de L'Union Wallonne des entreprises de décembre 2009 et plus particulièrement sur le devenir de la cellule ferroviaire SNCB.»

La parole est à Madame Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Ministre, je voulais revenir sur le *mémorandum* de l'UWE publié en juin 2009 relatif à leurs attentes en matière de politique régionale et communautaire, mais particulièrement à leurs attentes concernant la mobilité.

Je vais essayer de glisser sur ce qui est peut-être plus connu et m'attarder sur un point qui concerne la cellule ferroviaire. L'UWE rappelle l'importance des infrastructures, la nécessité d'avoir un véritable plan transports et logistique, elle rappelle évidemment les carences en matière d'entretien de notre réseau routier. C'est évidemment un élément que l'on connaît. Elle suggère dans le cadre de la planification de travaux sur le long terme que celle-ci soit dûment rendue publique afin de donner aux utilisateurs de la route, et donc aux entreprises, les informations nécessaires à l'organisation la plus fiable possible de leur propre logistique routière.

J'aurais donc voulu savoir ce que vous pensiez d'une telle publicité de planification.

Ce qui me préoccupe surtout, c'est la question du réseau ferroviaire sur lequel l'UWE est la plus critique et la plus incisive. Ne me répondez pas d'emblée que la SNCB est du ressort du fédéral, c'est justement parce qu'il est demandé aux Régions d'avoir une cellule ferroviaire asservie et pointue qui puisse donner ces projets et assurer la négociation avec le fédéral qu'il convient véritablement que la RW soit très attentive à cette question.

L'UWE rappelle que les moyens de la SNCB et d'Infrabel sont répartis pour la Région selon la clé 60/40, cette clé correspond à une réalité démographique, mais pas à la réalité des réseaux. Et, d'après l'UWE cette réalité des réseaux serait plutôt de l'ordre de 47-49, et donc cette clé est tout à fait défavorable à la Wallonie. La question est de savoir si vous avez déjà pu avoir des contacts avec votre homologue néerlandophone.

Cette fameuse cellule ferroviaire, l'UWE mentionnait que, sous la précédente législature, elle avait été créée au sein du MET, c'est elle-même qui l'appelait à corps et à cris, mais cette cellule vraiment indispensable, qui a vu le jour en 2004, n'a jamais disposé de moyens suffisants pour constituer un véritable pôle non seulement de réflexion, mais également de propositions et de suggestions. Ce qui est demandé, et cela fait partie de la Déclaration de politique régionale, même si l'on peut y trouver beaucoup de choses comme une auberge espagnole, on veut développer une véritable compétence ferroviaire au sein de l'administration wallonne.

Mais cette cellule aurait pour objet de défendre fermement le point de vue wallon auprès des instances fédérales et nourrir la réflexion et apporter du grain à moudre, et en tout cas des termes de négociation aux administrateurs wallons des trois entités de la SNCB.

Je voulais savoir quels efforts vous comptez mettre sur pied, pour concrétiser cette partie de la DPR, et comment, si vous l'envisagez, vous allez mettre sur pied une véritable compétence ferroviaire au sein de l'Administration.

Je voudrais connaître la ligne de conduite qui serait imprimée pour que les représentants francophones puissent faire front, puisqu'on sait que les enjeux sont colossaux, et particulièrement pour notre Région. Je pense donc qu'il faut avoir l'objectif de parler d'une seule voix cohérente.

Au niveau ferroviaire, l'UWE souhaite également que les autorités régionales soient attentives aux infrastructures ferroviaires qui ne sont pas utilisées et qui pourraient stratégiquement être développées. Dans le rapport, il est cité l'exemple de la gare de Bressoux. Vous savez que nos avions eu le débat pendant la campagne électorale, puisque le site de Bressoux a été convoité sinon pressenti pour mettre le stade du Standard. La dépollution n'allait pas assez rapidement et depuis cette question est dépassée puisqu'on connaît la décision de rester à Sclessin. En tout cas, le site de Bressoux n'est peut-être pas l'Eldorado mais il a quand même un potentiel. Dans ce rapport, la fermeture ou la réduction de certaines infrastructures prévues dans le plan industriel de B-Cargo posera des problèmes opérationnels aux entreprises.

Je voulais connaître votre point de vue sur l'utilisation de sites stratégiques et d'autre part comment peut-on s'inscrire dans le cadre de remédiation ou en tout cas de faire pièce de certaines fermetures prévues dans le cadre du plan de B-Cargo qui seront préjudiciables à la Wallonie ? J'avais encore une question concernant les zones contigues de l'aéroport, mais je veux bien vous en faire grâce et avoir le débat avec M. Antoine. Je pense que cette question de cellule ferroviaire mérite que l'on s'y attaque, à la veille de discussions communautaires, il y a vraiment un enjeu majeur pour la Wallonie, on ne peut pas se contenter de regarder passivement au balcon. La partie Nord du pays est extrêmement proactive sur ce dossier et elle sait très bien où elle va à cet égard.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vous remercie pour l'intérêt que vous manifestez à l'égard de la politique des infrastructures wallonnes. Je me permettrai toutefois de renvoyer à mon collègue le Ministre des travaux publics, les questions relatives aux infrastructures routières. Je me concentrerai par conséquent sur les infrastructures ferroviaires.

Concernant la clé 60/40, la majeure partie des investissements effectués en Wallonie dans le cadre de la clé 60/40 est destinée à l'entretien normal du réseau. La marge de manœuvre qu'a la RW pour influencer cette clé de répartition des investissements en matière ferroviaire est très limitée. D'abord parce qu'il s'agit d'une compétence fédérale, ensuite parce que la Région flamande estime déjà qu'elle est désavantagée par cette clé de répartition et serait demandeuse d'une régionalisation même partielle de la compétence ferroviaire.

Ceci étant, des possibilités de débattre de cette clé de répartition pourraient intervenir dans le cadre du nouveau plan d'investissement du Groupe SNCB 2012 — 2025.

En préambule de ces importantes négociations, la Région wallonne devra clairement exprimer ses besoins en matière d'investissements. Je compte à ce titre présenter au Gouvernement une note d'orientation à la fois volontariste et réaliste car, comme vous le soulignez de manière opportune, le réseau ferroviaire et la capacité de transport qui en découle est un moteur fondamental de l'activité économique et un vecteur d'intégration des personnes; le réseau ferroviaire wallon est un atout qu'il faut développer.

Au sujet de la cellule ferroviaire, dans le cadre de la DPR, l'option a été prise de renforcer la cellule ferroviaire notamment en impliquant les diverses administrations concernées. Des contacts ont déjà été pris avec la DPVNI (Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité) et une réunion est prévue dans les semaines à venir.

A nouveau, il ne faut pas oublier que la desserte ferroviaire est une compétence fédérale et que la mise en place d'un *light rail* devrait être développée par le Groupe SNCB dans le cadre de ses compétences. La cellule ferroviaire est chargée de développer le recours au mode ferré et de préparer les positions wallonnes en matière ferroviaire.

Les futures priorités que je souhaite affecter à la cellule ferroviaire wallonne sont l'élaboration d'une position argumentée et volontariste pour le rail wallon à l'horizon 2025, un support de négociation pour le plan d'investissement qui doit entrer en vigueur en 2012, le suivi des dossiers d'investissement qui sont dans le plan en cours et en particulier la facilitation des dossiers considérés comme prioritaires par la RW (en particulier la modernisation de la dorsale wallonne, le *Parck and Ride* de Louvain la Neuve et la gare de Gosselies), la mise sur pied du comité de concertation Région Wallonne-Groupe SNCB en vue de faire l'état des lieux du plan d'investissement de la SNCB (celui-ci aura normalement lieu fin janvier 2010), la proposition d'une prise de position sur les demandes adressées au Gouvernement wallon concernant le schéma d'exploitation du RER.

A noter que la SRWT fait partie d'un Comité d'orientation qui traite notamment de sujets tels que le RER.

En ce qui concerne B-Cargo et la gare de Bressoux, la restructuration de B-cargo aura inévitablement un impact sur l'emploi et sur la logistique en Wallonie. Comme déjà évoqué, la Région wallonne n'a que peu de moyens d'actions institutionnels sur cette problématique, à nouveau puisque le ferroviaire est une matière fédérale. Formellement, la seule chose sur laquelle la Région a voix au chapitre est l'approbation du plan d'investissement pluriannuel du groupe SNCB. Le Gouvernement n'est pas formellement saisi du plan industriel qui relève strictement des instances du groupe SNCB et de sa tutelle, le gouvernement fédéral.

Je vous suggère donc de relayer ce type de questions plutôt au niveau du Parlement fédéral.

Le plan industriel annonce qu'il entend recentrer l'activité de B-cargo en vue de limiter les pertes importantes et dans un contexte de crise économique et de libéralisation du secteur. Ce qui intéressera vraisemblablement le plus les opérateurs entrants à l'occasion de cette libéralisation, c'est le trafic «massifié» (de grosses quantités sur de longues distances). Or, le trafic diffus représente une part importante des activités de B-Cargo en Région wallonne (les petites quantités rassemblées en gare de triage). Si, à l'avenir, le trafic diffus n'était plus assuré, certaines infrastructures risqueraient de ne plus être utilisées. Un recentrage des activités sur Anvers se ferait au détriment de certains sites wallons comme Kinkempois.

On peut se poser la question de la pertinence d'une libéralisation d'un secteur qui fragilise le transport ferroviaire diffus et qui va à terme impliquer un retour vers la route d'une partie du transport ferroviaire alors que, par ailleurs on cherche à diminuer l'impact environnemental du

transport par route à tous les niveaux, en premier lieu européen.

Les activités d'entretien des wagons resteraient à proximité des lieux d'utilisation. Les charges de certains ateliers seraient réduites et la gare de triage de Monceau perdrait de son importance.

Le Gouvernement wallon doit s'assurer auprès d'Infrabel que les investissements prévus sur le territoire wallon soient maintenus. Il faut éviter le désinvestissement et le démantèlement des infrastructures de marchandises en Wallonie.

Concernant la gare de Bressoux, aucune réhabilitation n'est prévue à ce stade. Il subsiste uniquement un arrêt.

Enfin, concernant le TGV-Fret, il pourrait remplacer les camions sur des distances de 600 à 700 km. A Liège, le terminal fret est prévu à côté de la piste et aura des connexions vers l'aéroport et les autoroutes voisines. Le terrain est déjà réservé à cet usage.

Le projet a le soutien du Gouvernement wallon, mais avant la concrétisation de celui-ci, il faut rallier l'Allemagne, convaincre des investisseurs pour l'achat des rames, rassembler des opérateurs de transport et des clients.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Defraigne.

Mme Defraigne (MR). – Je vous remercie M. le Ministre, pour les précisions que vous m'apportez, je pense qu'il ne faut pas dans un dossier comme celui-là, jouer au ping-pong et se retrancher derrière l'évolution du Fédéral.

Vous nous dites que la question est à l'ordre du jour puisqu'il va prochainement y avoir une réunion. Je crois qu'il faudrait y revenir et que vous devriez faire une communication sur l'opérationnalité de cette cellule ferroviaire à un moment donné. Il faudrait faire le débriefing de ce qui s'y décide et être au courant des décisions et des points stratégiques qui sont mis à l'ordre du jour.

Concernant Bressoux, je reste un peu sur ma faim, je pense qu'il n'y a pas seulement une idée à creuser, mais un élément très important à valoriser puisque quand on discute de dossiers urbanistiques à Liège, on est véritablement à la porte d'entrée et on est dans cet accès Basse Meuse — Pays-Bas. Il y a là vraiment un site stratégique sur lequel il faudrait travailler. On aura probablement l'occasion d'y revenir, il y a là un levier économique qui me paraît quelque peu oublié.

Je vois la réponse que l'on me communique, la clé 60/40 ne satisfait pas les flamands qui en font un terme de négociation communautaire. On connaît leur capacité de revendiquer, raison de plus pour être extrêmement attentif et ne pas se laisser piéger et dépasser.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉVOLUTION CONJONCTURELLE DES TRANSPORTS VICINAUX »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «l'évolution conjoncturelle des transports vicinaux.

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

M. Crucke (MR). – Ma question part aussi d'un constat de la SNCB, à savoir de son CEO, M. Marc Descheemaecker, qui constatait que, dans l'évolution du trafic de la SNCB, trafic des passagers, pour la 1ère fois dans le dernier quadrimestre 2009, on avait un frein. Et il attribue ce frein à la crise économique, disant que moins de passagers à transporter. Je me suis dit que si c'était vrai pour la SNCB, cela devait aussi être le cas pour les TEC. Ma question au départ est donc une comparaison, a-t-on vécu le même phénomène au sein des TEC, et si oui, au sein de tous ou certains sont-ils plus touchés que d'autres ?

En creusant un peu dans le domaine, on a en même temps reçu les statistiques de l'IWEPS qui, là aussi, pour les années 2000 à 2008, a établi un *trend* sur l'évolution des passagers au sein des TEC, et l'évolution est positive puisque on parle d'une évolution de 68 %.

Ceci dit, même si comparaison n'est pas raison, la hausse comparée avec la courbe De Lijn, on constate une augmentation inférieure, et je dirais même que par rapport à la STIB, elle est inférieure. Ma question est de se dire comment peut-on objectivement justifier cela ?

Un autre chiffre en parallèle m'avait impressionné, c'était le nombre d'ouvertures de nouvelles lignes en Flandre. Manifestement, on a ouvert plus de nouvelles lignes en Flandre, et donc, même si l'habitat y est plus concentré, n'y a-t-il pas là un parallèle à poser entre les deux ? A savoir que l'augmentation est proportionnellement plus

importante en Flandre, parce que proportionnellement, on a ouvert plus de nouvelles lignes. J'aurais aimé avoir l'analyse de votre administration sur ce parallèle, pour autant qu'on puisse le faire.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Député, je vous remercie de l'intérêt que vous portez aux transports en commun, même si je m'étonne un peu de voir réapparaître l'appellation «transport vicinal» qui, *a priori*, n'a plus cours depuis la régionalisation du secteur et la disparition de la SNCV. Mais c'est évidemment un détail.

Venons-en à l'objet de votre question: l'évolution de la clientèle des TEC. En 2008, le groupe TEC a transporté 242.063.517 voyageurs. Les chiffres complets relatifs à 2009 ne sont bien sûr pas encore disponibles à ce jour. Néanmoins, il est possible de dessiner une tendance. En effet, pour les dix premiers mois de l'année 2009, le groupe TEC a enregistré 215.484.794 clients, soit une hausse de 9,5% par rapport à la même période de 2008.

Si on observe le taux moyen d'augmentation de la clientèle des différents TEC entre janvier et octobre 2009, on obtient les chiffres suivants:

- TEC BW, + 14,3%;
- TEC CH, + 9,7%;
- TEC HT, + 10,2%;
- TEC LV, + 8,7%;
- TEC NL, + 9,0%.

Depuis septembre 2009, les TEC enregistrent des performances plus modérées avec toutefois des hausses au niveau du groupe de + 2,5% pour septembre et + 5,4% pour octobre par rapport au même mois de 2008.

A plus long terme, l'évolution de la fréquentation entre 2000 et 2008 fut de + 68% pour le groupe TEC alors qu'elle s'élève à + 111% chez De Lijn. Dans le même temps, l'offre a augmenté de + 36% de km pour les TEC contre + 67% pour De Lijn. On voit donc que le ratio augmentation de la clientèle rapportée à l'accroissement de l'offre est un peu meilleur au sein du groupe TEC. Ou, dit autrement, qu'il a fallu moins de moyens supplémentaires en moyenne par voyageur sur le réseau wallon que sur le réseau flamand.

De nombreux paramètres influencent la fréquentation des services de bus. Les hausses constatées sont provoquées probablement par la sensibilisation de la population aux modes de déplacements doux, la hausse du prix de l'énergie et la diminution du pouvoir d'achat.

Signalons qu'aucune des deux sociétés n'est équipée pour pouvoir effectuer un comptage précis des voyageurs embarqués. Chacune applique dès lors ses propres critères d'évaluation, avec entre autres des pondérations différentes du nombre de voyages supposés effectués par les abonnés. Ces méthodes d'estimation de la fréquentation propres à chaque société influencent donc les chiffres respectifs de fréquentation.

C'est dans le cadre du contrat de services débutant en 2011, qui remplacera le contrat de gestion actuel, qu'une réflexion globale sur l'offre en Région wallonne sera abordée.

- M. de Lamotte, Président, reprend place au fauteuil présidentiel.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie le Ministre pour sa réponse. Deux observations: à partir du moment où les critères d'évaluation ne sont pas les mêmes, il est difficile de faire une comparaison. La Belgique va présider dans quelques temps le Conseil Européen, je pense qu'il faut mettre ce sujet sur la table. Il faut avoir sur le plan européen des chiffres de fréquentation comparables, sinon les comparaisons n'ont pas lieu, alors que c'est ce qui permet d'évaluer et si besoin est de rendre certains services plus performants.

Ma deuxième observation: les moyens budgétaires font ou ne font pas le succès relatif parfois de la fréquentation des services qu'est celui des bus. J'ai envie de vous dire que c'est un choix politique qui dépend du Gouvernement. Il ne dépend que de vous pour faire en sorte qu'au sein de ce Gouvernement, les priorités soient mises sur la chose. Vous disposez d'un élément de comparaison qui est peut être intéressant. Je pense que, de plus en plus, si on offre aux citoyens la possibilité d'accéder à un service tel que celui des TEC, il y a une tendance parce que c'est un mode de communication incontournable, c'est une priorité politique qui doit pouvoir être menée à bien. On en jugera à l'aube des 4-5 ans qui feront la législature.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR

« LA VENTE DE TICKETS DE BUS PAR SMS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la vente de tickets de bus par SMS ».

La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour poser sa question.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je voulais vous interpeler sur la vente de tickets de bus par SMS. Il y a quelques mois, un système de SMS, le TECxto, était lancé afin de permettre à chaque usager des TEC d'être informé des horaires des bus en temps réel. Aujourd'hui, De Lijn va plus loin et propose de payer son ticket de bus par SMS.

Ce système qui a été testé à Gand et à Anvers, coûte à l'usager jusqu'à 28% moins cher que le billet qui est acheté auprés du chauffeur. Outre cette économie non négligeable, il offre plus de sécurité pour le chauffeur et un certain nombre d'autres facilités au client.

Pour preuve de ce succès, un demi-million de tickets SMS ont été vendus en un peu plus de deux ans dans les deux villes test. Cet outil pourrait être un complément efficace au système TECxto.

Alors, Monsieur le Ministre, un système tel que proposé par De Lijn pourrait-il facilement voir le jour en Wallonie? Des contacts avec les différents opérateurs ont-ils été déjà pris?

Une plate-forme entre De Lijn, la STIB et les TEC concernant la mise en place de nouvelles technologies existe-t-elle? Des partenariats sont-ils envisageables pour pouvoir bénéficier des avantages et des avancées de l'un ou l'autre lorsqu'ils ont mis des choses en place dans l'une ou l'autre ville-test?

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 la Députée, je vous remercie pour votre question. L'application sur les lignes du TEC du système de paiement par SMS actuellement en service sur les réseaux urbains d'Anvers et de Gand est envisagé. A ce sujet, la SRWT et les TEC sont en contact avec la société Mobil filiale de Belgacom, pour une application via Proximus. A noter que seul cet opérateur de téléphonie mobile propose ce type de service.

L'utilisation du GSM sur les services de De Lijn permet effectivement une réduction du prix du billet « un voyage » de 28%. Il faut toutefois savoir que le prix du billet urbain vendu par de Lijn à bord des bus a été porté à 2 euros. Compte tenu des 15 centimes que coûte la communication, le prix d'un trajet urbain payé par GSM coûte globalement 1,45 euro au client.

Ce prix reste donc supérieur au prix du billet TEC vendu à l'unité à bord des autobus, qui est de 1,30 euro et sera de 1,40 euro à partir du 1er février.

Le paiement par GSM a pour lui une image High Tech qui peut séduire. Notons toutefois que ce système, tel qu'étudié par la SRWT sur base de l'expérience de De Lijn a aussi des lacunes: il ne s'applique facilement qu'aux zones urbaines et non aux trajets de point à point et il permet des fraudes — dont je passe évidemment les détails ici, mais ces fraudes ont été « testées » très aisément.

Le système offre un libre parcours d'une heure sur un réseau urbain. Ce faisant, il ne permet pas de disposer d'information sur les lignes utilisées, je reviens justement à la question de M. Crucke juste avant, au contraire du système de la future carte à puce dont une des vertus sera, précisément, de pouvoir disposer d'une information fine sur les besoins grâce à l'enregistrement automatique des points d'embarquement.

Le conducteur ne peut, juridiquement, se saisir d'un GSM pour vérifier qu'il contient bien un message attestant du paiement. Des pourparlers sont en cours pour voir comment, le cas échéant on pourrait via l'informatique embarquée à bord des autobus, coupler paiement par GSM et émission d'un ticket.

Last but not least, la mise en œuvre de ce système de perception provoquera une baisse de recettes sur les titres « billets » de l'ordre d'un peu plus de 20% — même si elle se limite à 5% en faveur du client -, tout en imposant des dépenses en matière de développement, non compris dans cette somme.

Puisqu'il est question ici de nouvelles technologies en matière de perception, vous savez sans doute que les quatre opérateurs belges de transport que sont la SNCB, la STIB, De Lijn et la SRWT-TEC ont approuvé la création d'une filiale commune, dénommée Belgian Mobility Card, qui sera constituée dans les tous prochains jours.

C'est cette filiale commune qui développera la carte à puce multi-réseaux dont je parlais tout à l'heure. Outre son caractère interopérable — la carte pourra recevoir toutes les informations tarifaires

propres à chaque opérateur -, ce support présentera entre autre une plus grande facilité d'utilisation puisqu'un seul titre utilisable partout en Belgique, mais aussi la mise à disposition des opérateurs de données précises sur le nombre de montées aux différentes gares ou arrêts, ce qui permettra également de mieux cerner les besoins de la clientèle.

Sans avoir encore pris de position définitive, il me paraît important de décider s'il convient de poursuivre le développement du scénario «paiement par GSM», lorsqu'on sait que le développement de la carte à puce sans contact, qui elle est lancée, devrait être disponible dans deux à trois ans et offrira une solution plus complète et plus fiable, même si c'est dans un délai un peu plus long.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Ce que je trouve vraiment intéressant, c'est que l'on ait déjà envisagé certaines mesures puisque des contacts ont été pris pour étudier la question, et l'objet de mon interpellation était de voir si on pouvait répondre à ce type de demande. Si les avantages de la carte à puce sont plus importants, il sera temps de juger à ce moment-là. J'avais une question par rapport aux fraudes que vous avez mis en évidence et aux baisses de rentabilité. Je suppose que cela fait partie aussi de l'étude du côté de De Lijn qui va pouvoir remettre un rapport circonstancié quand la période de test sera terminée, puisqu'ils sont toujours en test, eux aussi. Donc, on pourra aussi analyser ces différentes conclusions.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGEMENT DESTINÉES AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «l'installation de bornes de rechargement destinées aux véhicules électriques».

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

M. Crucke (MR). – Tous ceux qui doivent faire un achat ne manqueront pas de donner l'impression que le futur est le véhicule électrique. Malheureusement, pour que ce futur puisse être réalité non seulement dans l'acquisition d'un véhicule, dans son utilisation et dans la mobilité qu'il peut fournir, il faut, Monsieur le Ministre, et ce n'est pas à vous que je dois apprendre cela, une infrastructure qui réponde à ces besoins. Or manifestement on ne recharge pas un véhicule électrique comme on fait le plein d'un véhicule ordinaire, cela prend un peu plus de temps et donc, l'idée initiale de dire, on met ces installations dans les stations services que l'on connaît aujourd'hui le long de nos autoroutes ou ailleurs, ce n'est pas vraiment la bonne idée.

J'ai vu que la Flandre a décidé de plancher assez sérieusement sur le sujet, mais pas que la Flandre. Il y a aussi l'Angleterre et l'Allemagne. Je pense qu'il faut en Région wallonne, dire quelle politique on compte mener, quelle est l'ambition pour la concrétiser. Peut-on réellement se dire que les infrastructures seront mis à la disposition? Rapidement, parce qu'il ne sert à rien de faire la promotion du véhicule électrique, si on n'a pas l'infrastructure qui suit.

Par rapport aux avantages, souvent, le fait de pouvoir bénéficier, non pas d'un privilège mais simplement de bien montrer qu'il y a une orientation qui est donnée en termes de mobilité, permet encore plus de sensibiliser ceux qui seraient le plus retors à la chose. On évoque parfois certaines possibilités, c'est là aussi une question que je veux poser, vous remarquerez que je l'avais posée aux deux ministres, à la fois au Ministre Lutgen et à vous-même, mais est-ce que l'on ne pourrait pas imagine que pour ces véhicules électriques, la bande des bus par exemple puisse être utilisée, que des places de parking leur soient plus rapidement réservées, ou qu'ils ne doivent pas cotiser pour des emplacements au centre-ville, on sait que c'est là aussi que ces véhicules sont appelés à être le plus utilisés? N'y a-t-il pas lieu de coupler à la promotion du véhicule un certain nombre d'avantages liés simplement à la mobilité, à l'accessibilité des centres et des lieux de déplacement.

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. – Du point de vue environnemental, les enjeux de la promotion des voitures électriques consistent dans la réduction de la pollution là où les voitures circulent, bien entendu, et la réduction par ailleurs de notre dépendance au pétrole, qui sont deux choses différentes mais qui sont liées à la notion de véhicule électrique.

Un véhicule électrique n'est pas forcément un véhicule «propre» si on prend en compte le bilan

carbone de la production de l'électricité avec la consommation du véhicule. Là, je pense qu'il y a aussi une attention à avoir dans le fait que, localement les émissions forcément n'existent pas, et donc cela est très intéressant au niveau des milieux urbains, mais en tant que telle, la filière complète n'est pas forcément une filière propre, tout dépend du bilan global de la voiture.

Le déploiement d'une infrastructure de bornes de recharge destinées aux véhicules électriques constitue sans doute une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour garantir le succès de ces véhicules. En effet, le succès des voitures électriques dépendra d'abord de leurs batteries, de leur fiabilité, de leur autonomie, de leur coût et de leur impact environnemental. Ce succès dépendra également des possibilités offertes pour assurer leur recharge, notamment via un réseau de bornes, mais également par la mise en place de stations de remplacement rapide des batteries, c'est une autre formule possible, et par la recharge à domicile voire même sur le lieu de travail ou à un autre lieu.

Un certain nombre d'éléments doivent être pris en compte dans cette réflexion, dont notamment :

- le bilan carbone et l'analyse du cycle de vie du véhicule électrique en comparaison avec le parc européen actuel, en y intégrant le bilan carbone de la production de l'électricité ;
- les possibilités de recyclage des batteries ;
- le mode de gestion des bornes de recharge ;
- les avantages et les risques (rapport coût/bénéfice sociétal) pour la Région wallonne d'être pionnière en matière de réseau pour véhicules électriques.

Du point de vue de la mobilité, par contre, la voiture électrique ne peut résoudre la congestion croissante des villes et du réseau routier en général. Ainsi, autoriser les véhicules électriques sur les bandes de bus pourrait s'avérer dommageable à l'attractivité des transports en communs, par la réduction de la vitesse commerciale des bus, si la voiture électrique rencontre le succès espéré, obligeant à faire rapidement machine arrière. Pour ce qui concerne le stationnement, la DPR envisage la mise à disposition de places de parking réservées aux véhicules électriques, plutôt que la création de places gratuites, afin de favoriser l'émergence des véhicules propres sans augmenter la pression sur l'espace public, déjà saturé.

J'ai demandé à mes services d'entamer, en collaboration avec mon collègue Ministre de l'Énergie, une réflexion alimentée notamment par les secteurs économiques concernés tant du point de vue des véhicules que des entreprises développant différents systèmes de bornes de recharge.

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

M. Crucke (MR). – En ce qui concerne les bornes de rechargement, j'entends qu'une mesure a été prise, en tout cas que l'Administration a été sollicitée. Il n'est pas trop tard, mais je pense qu'effectivement, dans ce dossier, il faut maintenant avancer, on sent bien que dans les limites ou les alentours de la Région wallonne, on est vraiment pour pousser ce dossier à l'accélération et donc, il me semble que là, il faut concrétiser dans des délais relativement brefs tout en restant raisonnables.

Je partage le point de vue du Ministre également sur les mesures liées à la mobilité et à sa réflexion, tant par rapport à la voie des bus que par rapport à la priorisation qui pourrait être faite dans les emplacements de parking. Je pense que cette réponse est judicieuse, je n'y avais pas pensé par rapport aux bus, mais en vous entendant, je souscris à cet avis.

QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INTERMODALITÉ DANS LES TRANSPORTS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'intermodalité dans les transports ».

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

M. Onkelinx (PS). – D'abord, je tiens à vous remercier Monsieur le Président pour votre immense mansuétude à mon égard et je tenais aussi à remercier M. Crucke d'avoir bien voulu passer avant moi. Mais je me souviens que ce matin, nous avons eu beaucoup de mansuétude par rapport à vous et cette urbanité m'arrange.

La Déclaration de politique régionale annonce que le Gouvernement wallon entend prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser un transfert modal des véhicules motorisés vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. Ces intentions me touchent particulièrement. En effet, il ne suffit pas de promouvoir l'utilisation de moyens de transports doux tels que le vélo, il faut pouvoir donner les

moyens et la sécurité nécessaires à l'accomplissement de ce déplacement.

Derrière le terme intermodalité qui est très moderne, mais aussi très important, on entend la pratique de plusieurs modes de déplacements en combinant les usages. Le vélo est peut-être parfois oublié par les utilisateurs alors qu'il s'agit d'un partenaire à part entière des modes doux de déplacements. Ainsi, afin de promouvoir le déplacement à vélo, il existe la possibilité pour le citoyen, d'obtenir un abonnement combiné TEC-Vélo. Ceci est très important pour inciter les voyageurs à se lancer dans l'aventure.

Malheureusement, Monsieur le Ministre, il manque pour moi un maillon très important dans cette intermodalite, à savoir, outre le TEC, l'adhéion de la SNCB à ce programme. En effet, les personnes se déplaçant à grande échelle sur notre territoire doivent également disposer de cet avantage leur permettant de se déplacer selon des règles de sécurité les plus adéquates. Il n'est pas toujours facile de trouver le compartiment vélo, les compositions des trains et des bus sont souvent variables.

Pour pallier à ces difficulté, quelles mesures concrètes comptez-vous prendre, Monsieur le Ministre? Des concertations avec les différents niveaux de pouvoir sont-elles prévues, voire en cours, car on sait que la SNCB fait partie de la compétence du Fédéral? Je vous remercie d'avance pour les éléments de réponse que vous m'apporterez.

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. – Comme vous le soulignez de manière très pertinente, le développement des modes de déplacement alternatif à la voiture nécessite qu'il puisse être utilisé de manière combiné, cette intermodalité permettant par exemple de bénéficier à la fois de la souplesse du vélo et de la rapidité des transports en commun, et c'est vrai que c'est sans doute une approche qui est encore peu dans les mentalités et qu'il y a sans doute encore pas mal de travail à faire de ce côté.

Vous avez tout à fait raison d'insister sur la nécessité d'organiser parfaitement cette articulation.

Ce mercredi 13 janvier, le Conseil d'administration de la SRWT a effectivement approuvé un contrat avec un prestataire de services afin de pouvoir organiser le titre Cyclo-Tec, soit la mise à disposition d'un vélo pliable en combinaison avec un abonnement annuel. Ce service sera proposé à la clientèle au printemps prochain.

Le concept a été présenté aux trois autres opérateurs de transport en commun belges: la SNCB, la STIB et De Lijn.

Il faut savoir que le vélo pliable proposé par le TEC est d'ores et déjà accepté par la SNCB en-dehors des compartiments vélos à condition d'être plié.

Pour information, les bus ne sont pas équipés de compartiments vélos et seuls les vélos pliés sont acceptés à l'intérieur des bus du Groupe TEC. Il n'est pas prévu pour l'instant d'accepter les vélos de tourisme.

L'utilisation combinée du transport public et du vélo est également possible en stationnant la bicyclette à la gare ou à l'arrêt. Je souhaite, durant cette législature, améliorer l'offre de stationnement et de services aux arrêts de trains, de métro ou de bus avec les différentes sociétés de transport public.

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

M. Onkelinx (PS). – Je trouve cela formidable au niveau des intentions. Mais je ne pensais pas que vous alliez me répondre autre chose. Je ne vous parlais pas d'intention, je vous parlais évidemment de ce que vous alliez faire vraiment. Avez-vous un programme au-delà des intentions? Allez-vous rencontrer le Ministre des Transports fédéral? Allez-vous avoir des concertations avec le Fédéral à ce niveau-là? Avez-vous un véritable plan à développer? Au niveau des intentions, je pense que comme Ministre Écolo, c'était au moins le minimum. En tout cas, je vous remercie de votre réponse.

M. le Président. – Monsieur Onkelinx, je vous suggère que M. le Ministre puisse compléter, sinon je vous renvoie à une prochaine question, mais cela ira plus vite.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Simplement pour dire que d'abord, il ne faut pas que des intentions, vous avez raison, il faudra évidemment prendre des mesures. Il y a plusieurs niveaux, d'une part, les sociétés de transport se parlent entre elles et c'est à ce niveau-là que les choses peuvent se régler, mais il y a en tout cas une chose qu'il est prévu de concrétiser assez rapidement, je ne l'ai pas évoqué dans la question ici, concernant en tout cas le vélo et ce ne sera pas sans lien avec les transports en commun. C'est un

appel à projets à «ville cyclable». L'idée est de sélectionner six communes sur la Région wallonne — c'est d'ailleurs prévu dans la Déclaration de politique régionale — qui mettent en oeuvre un plan très approfondi avec le soutien de la Région en matière de politique cyclable. Cela visera donc les différents aspects, dont les infrastructures, la signalisation, mais c'est aussi la possibilité de lien avec les transports en commun et c'est en tout cas un des aspects qui sera forcément envisagé dans ce cadre-là et cela se fera dans les tout prochains mois.

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

M. Onkelinx (PS). – Cela donne toute la dimension de la réponse à ma question, parce que c'était un peu l'objectif de voir vos intentions et d'avoir ce plan. À mon avis, je vais revenir maintenant pour savoir quelles sont, de façon plus spécifique, vos intentions, quelles seront les villes qui seront choisies et pourquoi? Va-t-on prendre une ville, une commune de banlieue, une commune rurale? Je ne sais pas très bien comment vous allez pouvoir choisir les villes et communes qui seront choisies. Je me permettrai donc de revenir sur la question.

ORGANISATION DES TRAVAUX (*Suite*)

M. le Président. – La question de Mme Fernandez Fernandez à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «la limitation des taxis» est reportée à sa demande, du fait qu'elle préside la Commission des affaires sociales et donc, ce n'est pas parce qu'elle n'est pas présente dans les bâtiments, mais parce qu'elle a d'autres missions.

QUESTIONS ORALES (*Suite*)

QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SITUATION SUR LE RÉSEAU CYCLABLE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «la situation sur le réseau cyclable».

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

M. Onkelinx (PS). – Au delà de tous les débats que nous avons pu avoir au sein de ce Parlement concernant la dégradation du réseau routier — et c'est vrai qu'il y a pas mal de choses à faire, d'abord certaines choses ont déjà été proposées — j'aimerais aborder un point connexe à cette question, à savoir la situation du réseau cyclable.

Une attention particulière doit être accordée aux conditions de déplacement des usagers vulnérables que sont les cyclistes. Je l'ai dit à la question précédente, la Déclaration de politique régionale annonce que le Gouvernement wallon entend mettre en place un plan vélo régional global pour augmenter substantiellement le nombre de déplacements quotidiens à vélo. Mais il ne suffit pas de promouvoir l'utilisation de moyens de transports doux tels que le vélo, il faut également pouvoir donner les moyens et la sécurité nécessaire à l'accomplissement de ce déplacement.

Pouvez-vous me dire, Monsieur le Ministre, si vous avez déjà pu initier des projets à ce sujet et m'indiquer quelles seront les lignes directrices de votre politique afin de réaliser ces objectifs?

Toutes nos communes disposent d'aménagements de pistes cyclables mais force est de constater que le réseau doit encore se développer et que des incohérences persistent pour les aménagements déjà en place. L'insécurité ressentie par les cyclistes quotidiens augmente et il n'est pas rare que des pistes nouvellement aménagées ne trouvent le moindre prolongement.

Dans ces conditions, Monsieur le Ministre, quand et comment comptez-vous réaliser les chaînons manquants du réseau cyclable? Des projets sont-ils en cours d'élaboration? Au-delà de cela — c'est très personnel mais je vais quand même le poser parce qu'il se fait que je suis un usager des pistes cyclables et du RAVeL et que par rapport à ma situation personnelle, mais je pense, d'en avoir parlé avec beaucoup de monde, ce sont des situations qui sont importantes pour les gens et pour beaucoup de cyclistes, il y a un danger potentiel, c'est qu'au niveau de la route du Condroz, il n'y a rien. Donc, quand on vient de Liège et qu'on veut aller vers Marche, c'est un endroit pour pouvoir se promener à vélo, c'est plat, on est là sur le plateau, mais il n'existe aucune structure. Donc, si vous partez de Seraing, vous allez vers Neupré et si vous voulez aller vers Marche, il n'y a plus rien, cela s'arrête, vous êtes obligé d'aller sur la route du Condroz et alors là, très sincèrement, il faut serrer les fesses. Il y a les voitures qui passent à 100 kilomètres/heure. C'est impossible. Il y a régulièrement des accidents avec des vélos. C'est un grand danger. C'est un des trous noirs entre la connexion avec le RAVeL et je pense que là, si le Gouvernement wallon doit

prendre des positions, s'il doit investir, c'est un des investissements potentiels. Peut-être allez-vous me dire que je prêche uniquement pour ma petite paroisse, mais non, il y a des milliers de cyclistes qui sont obligés de prendre la route du Condroz pour aller d'un village à l'autre et c'est très dangereux.

Je vous le dis sincèrement, si vous devez investir de l'argent, c'est un des chaînons manquants, en tout cas.

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. – Vous avez tout à fait raison de souligner l'importance de développer un réseau d'infrastructures cyclables de qualité, condition nécessaire pour relancer la pratique du vélo en Wallonie.

Plusieurs démarches sont actuellement en cours.

Tout d'abord, un schéma directeur cyclable régional est en cours d'élaboration au sein de l'Administration avec l'aide de différents bureaux d'études spécialisés et la participation de cyclistes quotidiens, parce que je pense qu'on ne peut pas ne pas prendre en compte les usagers dans ce type de réflexion. Ce schéma directeur vise à compléter les tronçons existant du RAVel pour disposer d'un réseau de haute qualité, continu, couvrant l'ensemble du territoire régional et le mettant en connexion avec les réseaux cyclables des pays et régions qui nous entourent.

Ce travail devrait déboucher dans le courant de cette année 2010 sur l'adoption par le Gouvernement d'un réseau cyclable régional avec des priorités en termes d'investissements.

Mais le vélo, c'est avant tout un mode de déplacement de proximité. C'est donc à l'échelle locale qu'il faut en assurer le développement cohérent. C'est en tout cas une dimension très importante. C'est vrai qu'il y a plusieurs types d'utilisation du vélo, mais cela me paraît absolument essentiel si on veut que l'on change d'habitudes dans les modes de déplacement quotidiens.

Plusieurs initiatives vont être prises au sein du Gouvernement wallon à ce sujet.

En ce qui concerne le département de la mobilité, sur lequel j'assure la tutelle, mes intentions sont les suivantes :

- le subside annuel pour la mise en œuvre des plans communaux de mobilité (Crédit escargot) sera dévolu en partie à la réalisation d'itinéraires continus en faveurs des modes de déplacements actifs ;
- à l'instar de ce qui existe depuis 8 ans déjà en matière piétonne avec le « service conseil en cheminements piétons » qui apporte une expertise et une formation continuée auprès des maîtres d'ouvrage et des bureaux d'études en matière d'infrastructures pour les piétons et personnes à mobilité réduite, mon souhait est de contribuer à mettre en place un « service conseil en aménagements cyclables » ;
- dans le cadre du projet de « Communes cyclo-pilotes » que j'initierai prochainement, une attention toute particulière sera accordée à l'adaptation des infrastructures ;
- la politique cyclable concerne plusieurs départements et plusieurs de mes collègues du Gouvernement. Je ferai prochainement une proposition de structuration de cette politique, avec désignation d'un fonctionnaire régional vélo, qui permette d'intégrer les différentes dimensions et chargé d'assurer la cohésion de l'action régionale.

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

M. Onkelinx (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Effectivement, l'intérêt, c'est d'avoir une politique un peu cohérente en matière de cyclistes, je crois que c'est indispensable de pouvoir faire la coordination d'une politique locale, quelquefois provinciale et régionale. Il est important d'avoir une vue cohérente de la situation.

Je pense que vous avez répondu à ma question. Si ce n'est que, dans le cadre de l'autonomie communale, vous ne savez pas tout faire, mais vous avez quand même votre petit mot à dire parce que, quelque part, vous subsidiez.

J'ai encore lu, hier, une liaison cycliste absurde. Pour aller des Guillemins, jusqu'à Burenville, il faut passer par des ronds-points et c'est assez dangereux et il y a beaucoup de circulation. Donc, je reviendrai avec la question : Que peut faire la Région wallonne pour rendre tout cela cohérent ?

QUESTION ORALE DE MME REUTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MODIFICATION DU PLAN DE SECTEUR DE NIVELLES EN VUE D'Y INSTALLER UNE ZONE D'EXTRACTION À ITTRE ET BRAINE-LE-CHÂTEAU »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «la modification du plan de secteur de Nivelles en vue d'y installer une zone d'extraction à Ittre et Braine-le-Château».

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

Mme Reuter (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, le 6 octobre 2009, Monsieur le Ministre, vous répondiez à une question de mon Collègue Jean-Paul Wahl sur la mise en exploitation du site du Champ d'Hurbize.

À cette occasion, Monsieur le Ministre stipulait que le plan de secteur avait été ouvert à révision en date du 17 avril 2008 et que la décision d'effectuer une étude d'incidence avait été entérinée au Gouvernement en date du 19 décembre 2008. Par ailleurs, vous précisiez que le choix du bureau d'études pour effectuer l'étude d'incidence devait tomber incessamment.

D'emblée, ma première question est la suivante: quel est ce bureau d'études?

Par ailleurs, au niveau de la suite de la procédure, on sait qu'une modification du plan de secteur n'est pas une chose aisée vu les nombreuses étapes administratives à remplir. Néanmoins, on sait que certains dossiers avancent plus vite que d'autres en fonction des priorités du Gouvernement. A titre d'exemple, le prédécesseur de Monsieur le Ministre avait créé une cellule spéciale chargée de certains dossiers prioritaires.

Ma deuxième question est la suivante: on sait qu'une vingtaine de dossiers «carriers» sont sur la table sur l'ensemble de la Wallonie. Ce dossier du Champ d'Hurbize fait-il partie des priorités du Gouvernement? Si oui, pour quelles raisons précises et quels moyens le Gouvernement prévoit-il pour sa mise en œuvre?

Par ailleurs, ce dossier d'extraction est lié à un important projet de tronçon routier, voire autoroutier qui viserait à desservir notamment cette nouvelle sablière. Pouvez-vous préciser si ce projet de tronçon fait également partie de la procédure de modification du plan de secteur ou si ce dossier n'est pas lié administrativement à l'inscription de la zone d'extraction?

En outre sur ce même point de la liaison, quel est l'initiateur: la Région elle-même ou son «bras armé» la SOFICO, ou bien le promoteur du projet de la zone extractive?

Enfin, en matière d'agenda, quelles sont les prochaines échéances importantes liées à ce dossier?

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. – La réalisation de l'étude d'incidences relative à la révision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription d'une zone d'extraction au lieu-dit «Champ d'Hurbize» a été confiée au bureau d'études SA Pissart- Van der Stricht.

Le marché a été notifié le 8 janvier 2010 et la mission débutera le 1er février prochain. Ce dossier n'est pas géré par la Cellule de Développement Territorial (CDT). Il fait partie de la vingtaine de dossiers de révision de plans de secteur relatifs à des zones d'extraction, tous traités par la Direction de l'Aménagement Régional (DAR) de la DG04.

L'ensemble des dossiers de révision de plan de secteur font l'objet d'une attention particulière de la part de mon cabinet et moi-même et leur avancement fait l'objet d'un suivi régulier avec l'administration.

En ce qui concerne le projet de liaison routière entre Haut-Ittre et l'autoroute A8, celui-ci n'est pas intégré à la procédure de révision de plan de secteur. Il n'y a en effet pas d'inscription planologique de ce tracé dans l'avant-projet de révision de plan de secteur adopté par le Gouvernement wallon le 17 avril 2008. Le fonctionnaire délégué du Brabant Wallon n'a, à ce jour, pas été saisi de ce projet.

Toutefois, l'étude d'incidences de plan analysera, comme le stipule l'article 2 de son contenu, «le charroi et la mobilité dans la zone envisagée en prenant en considération l'éventuelle liaison routière du MET qui reliera l'autoroute A8 à Haut-Ittre et en vérifiant la compatibilité de la future zone d'extraction et de son exploitation avec l'éventuelle liaison routière».

Enfin, en matière de programmation, les prochaines étapes de la procédure sont:

- la réalisation de la 1ère phase de l'étude d.'incidences (90 jours);
- la sollicitation et remise d'avis de la CRAT sur cette 1ère phase;
- si avis favorable et absence de complément d'analyse, notification au bureau d'étude d'entamer la 2ème phase
- la réalisation de la 2ème phase de l'étude d'incidences (60 jours);
- la sollicitation et remise d'avis de la CRAT sur la 2ème phase.

Sur ces bases, un projet de révision définitive de plan de secteur sera établi endéans un délai qu'il n'est actuellement pas possible d'identifier sans connaître les difficultés éventuelles que soulèvera l'étude d'incidences qui va débuter.

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

Mme Reuter (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces précisions, et je suis contente de voir que vous suivez de près, ce genre de dossier.

C'est sans doute lié aux déclarations que vous avez faites notamment en décembre dernier sur le fait que vous vouliez freiner à tout prix l'urbanisation des zones rurales et que cela rejoint votre politique. Je ne vais pas vous demander aujourd'hui quelle est votre position personnelle par rapport à ce genre de dossier, je vais attendre de voir ce qu'il en est. Mais je reviendrai en tout cas suite aux différentes phases pour voir si on va plus loin dans ce dossier.

Vous me confirmez que cela rejoint le fait que vous ne comptez pas accepter de faire construire des routes inutilement.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Je vous confirme que je ne souhaite jamais construire de routes inutilement et que tout cela fait partie d'un projet cohérent de l'approche wallonne. Maintenant, c'est sûr que l'étude d'incidences commençant maintenant, je souhaite toujours examiner les choses dans l'ordre parce qu'il faut d'abord voir ce que donnent les résultats de l'étude d'incidences. Donc, il est prématuré, pour que je me prononce sur le projet précis. Mais on peut y revenir prochainement sans problème.

Mme Reuter (MR). – Je prends note de toutes ces réponses et nous y reviendrons.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES LIMITATIONS GÉOGRAPHIQUES D'UN PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Coster à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « les limitations géographiques d'un plan communal d'aménagement du territoire ».

La parole est à Mme De Coster pour poser sa question.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Monsieur le Président, je n'ai plus de question à poser parce que j'ai reçu la réponse du Ministre hier. Ma question était une question écrite qui revenait en question orale vu le délai, et en rentrant hier soir, j'ai trouvé la réponse du Ministre.

M. le Président. – Et vous avez embrassé le facteur j'imagine !

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Donc, il ne faut pas désespérer, mais j'aurais bien voulu demander au Ministre encore l'une ou l'autre question en attente.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Elles vont arriver !

QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET D'IMPLANTATION DE NOUVELLES PRISONS EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le projet d'implantation de nouvelles prisons en Wallonie ».

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

M. Mouyard (MR). – Vous savez que c'est un dossier que j'aime bien et sur lequel il y a beaucoup à dire. Je pensais qu'il y en aurait un peu moins mais de ce que j'ai pu constater des décisions qui ont été prises, ce n'est visiblement pas le cas.

En date du 22 décembre 2009, le Gouvernement wallon prenait finalement une décision de principe quant à l'implantation de prisons sur son territoire, suite au *Masterplan* Prisons qui a été fait et voté par le Gouvernement Fédéral fin 2008.

Effectivement, tout le monde est au courant qu'il faut de nouvelles places, malheureusement, dans les prisons mais c'est comme cela, à tel point qu'à

l'heure actuelle, on est parti louer des cellules aux Pays-Bas.

Trois implantations étaient prévues puisqu'il s'agissait de Leuze-en-Hainaut, Marche-en-Famenne et Sambreville. Pour Marche-en-Famenne et Leuze-en-Hainaut, les dossiers ne posaient pour ainsi dire aucun problème; ils étaient faits en concertation avec les pouvoirs locaux. Il y avait une cohérence urbanistique à un tel point qu'à plusieurs reprises, on vous a d'ailleurs pressé de prendre une décision plus rapide puisque, dès le mois d'octobre si je ne m'abuse, on vous demandait où vous en étiez dans votre réflexion et la décision tardait à venir, mais vous aviez annoncé que vous vouliez prendre la décision de manière globale.

Pour ce qui concerne Sambreville, vous avez donné une décision de principe, mais pour une autre implantation que celle initialement proposée par le Gouvernement Fédéral. J'aurais tendance à vous dire que vous avez bien fait puisque là, on était en pleine zone agricole. Il n'y avait aucune cohérence urbanistique et il y avait une forte contestation de la population locale et à juste titre, contrairement comme je vous l'ai dit à Leuze-en-Hainaut et à Marche-en-Famenne, à un tel point que le fermier, qui est d'ailleurs présent dans le public, je vous présente M. Bertrand, et qui risquait d'être exproprié, a entamé une grève de la faim pour faire comprendre que ce n'était pas une bonne idée, non pas de l'exproprier parce qu'il a envie de garder ses terres, mais tout simplement, pour qu'on lui prouve par A + B que c'était une bonne chose d'implanter une prison là-bas, puisque aucune étude sérieuse n'a été faite à ce stade.

Et donc, c'était bien un acte de désespoir d'un homme qui, injustement, sentait qu'on allait lui reprendre ses terres alors que d'autres possibilités n'avaient pas été envisagées.

Monsieur le Ministre, vous avez lors du 22 décembre dernier, fait une proposition d'implanter cette prison sur le site dit de «Saint-Gobain» à Auvelais. Ce terrain est actuellement en cours de réhabilitation et il appartient à la société Saint Gobain. Il est prévu quand la réhabilitation sera terminée, que ce site soit racheté par la Région wallonne et sera géré par le Port Autonome de Namur afin d'en faire une zone d'activités économiques.

Selon les informations dont je dispose, la parcelle sur laquelle est prévue la construction de la prison est actuellement une zone boisée, à l'endroit même où se trouvaient précédemment les bassins de décantation de l'ancienne glacerie. Pourquoi un bassin de décantation? Parce que pendant de nombreuses années, pour polir le verre, il fallait du sable dans lequel on mettait plein de produits, dont de l'arsenic et lorsque cette potée avait été utilisée, il fallait bien l'entreposer quelque part, pour que le liquide puisse s'écouler malheureusement dans la nature.

Et l'endroit où vous envisagez justement l'implantation, c'est là où la couche de sable, la couche de potée, est la plus importante. Pour déployer à cet endroit une activité économique, une dépollution de surface pourrait suffire,mettre une couche de terre au-dessus et faire une dalle pour confiner la pollution existante. Je ne suis pas sûr que pour la construction d'un établissement pénitentiaire, cela soit tout à fait la même chose.

Je me demande si l'annonce d'implanter cette prison sur le site «Saint-Gobain» n'est pas simplement une diversion organisée de votre part en concertation avec quelques-uns de vos collègues, puisque comment sinon auriez-vous pu expliquer le fait d'avoir attendu aussi longtemps avant de donner votre décision si vous ne sortiez pas quelque chose de votre chapeau, et cette nouvelle implantation.

Mais je me demande jusqu'à quel point il est réellement envisageable d'aller mettre une prison à cet endroit et mais ainsi vous vous faites le défenseur de la terre agricole.

Ce qui me fait dire cela, c'est, entre autres, le calendrier. Vous avez, lors des mes précédentes questions et interpellations, annoncé qu'il y avait eu une étude faite par l'Administration sur les sites alternatifs et, lors d'une dernière question au mois de novembre, vous m'avez dit:«*Cette étude est quasiment terminée et comme je l'ai annoncé, pour fin décembre, je pourrai prendre ma décision*». Le 22 décembre, c'est vraiment fin décembre!

J'imagine donc que les zones alternatives vous étaient déjà connues depuis quelques semaines et je ne comprends pas dès lors que la première réunion qui a eu lieu pour envisager l'implantation sur ce site-là, avec l'ensemble des intervenants, s'est faite la veille de la décision du Gouvernement wallon, à savoir le 21 décembre.

On peut se poser également la question de savoir pourquoi l'Administration communale de Sambreville n'a pas participé à cette réunion de concertation, alors qu'elle était directement visée. Comme cela, elle pourra à nouveau dire que ce n'est pas elle, que c'est le Fédéral et la Région wallonne qui ont décidé et qu'elle subit simplement l'implantation de cette prison.

Je vous ai écrit récemment en vous demandant si je pouvais avoir une copie de la note sur base de laquelle la décision du 22/12/2009 du

Gouvernement a été prise, puisque nous recevons, nous, parlementaires, la notification et qu'on nous dit que nous devons contrôler le travail du Gouvernement, mais quand nous recevons la notification, c'est moyennant la suppression d'un alinéa, d'un paragraphe, etc, nous marquons notre accord sur la note. Et la note, nous n'en connaissons rien.

Pour me permettre justement de faire mon travail correctement, je vous ai demandé si vous étiez d'accord de me transmettre cette note. J'attire d'ailleurs votre attention sur le fait qu'un de mes collègues récemment a fait le même type de demande à une de vos collègues. On n'a pas voulu lui donner, il a dû se retourner vers la Présidente du Parlement qui a dû faire le gros doigt à votre collègue pour avoir finalement la note. J'imagine que ce ne sera pas la même chose ici.

Finalement, j'ai des doutes par rapport à l'étude dont vous avez souvent parlé et dont j'aimerais également avoir une copie sur les sites alternatifs à l'implantation de prisons en Wallonie. De plus, je pense qu'il serait temps, une bonne fois pour toutes, de faire une réelle étude sur toute une zone et de ne pas vouloir rester systématiquement sur Sambreville comme je vous l'ai déjà dit.

La preuve en est que Leuze et Marche n'ont pas posé de problème. Donc, il y a des possibilités d'implantation de prisons en Wallonie, là où cela ne pose pas de problème.

Monsieur le Ministre, je reste dubitatif par rapport à cette implantation et donc je vais vous poser un certain nombre de questions, et je voudrais que vous soyez précis dans vos réponses.

La première question est indispensable dès maintenant de rassurer les Velainois pour leur dire que ce que je dis n'est pas vrai, que vous n'avez pas joué avec leurs pieds, et que Velaine, on n'y reviendra pas ! Quoiqu'il arrive, on n'y reviendra pas, ce n'était pas une bonne idée, on a essayé quelque chose, mais même si cela ne va pas, ce n'est pas à Velaine qu'on reviendra. Et cela, j'aimerais bien que vous répondiez clairement à cette question.

Pensez-vous qu'il soit réellement envisageable de construire une prison sur le site dit de « Saint-Gobain » et sur base de quels arguments se tient votre position actuelle ? J'attirerai simplement votre attention sur le fait que, peu de temps avant votre décision, vous avez pris une autre décision concernant ce site, qui était l'Arrêté de réhabilitation du site, et là, vous aviez annoncé qu'il y avait certaines contraintes.

Donc, il faut un minimum de cohérence.

Finalement, allez-vous me transmettre l'étude visant à rechercher des sites alternatifs pour l'implantation d'établissements pénitentiaires en Wallonie et la fameuse note sur base de laquelle la décision du Gouvernement wallon du 22 décembre s'est prise ?

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. – Nous avons déjà eu l'occasion quelques fois d'aborder ce sujet.

Le Gouvernement Wallon a marqué un accord de principe sur les sites de Leuze et de Marche, à condition de conforter l'accessibilité en transports en commun du site de Marche par une liaison de bus communal et, pour les deux sites, de rendre à la zone agricole ou d'espaces verts d'autres zones ayant actuellement une destination différente. Notre volonté a été de montrer l'attachement du Gouvernement à ne pas réduire la quantité de zone agricole et d'espace verts disponible sur le territoire wallon.

En ce qui concerne la troisième prison, dans un objectif de prévoyance et de sécurité juridique, compte tenu du statut de zone agricole et prenant acte des réticences du propriétaire et de l'opposition des riverains, le Gouvernement wallon a préféré abandonner le site de Velaine au profit de celui de « Saint-Gobain ». Celui-ci présente de nombreux atouts : proximité des transports en commun, inscription partielle en zone urbanisable au plan de secteur, réutilisation d'un site d'ancienne industrialisation.

L'emplacement pressenti pour la prison sur le site de « Saint-Gobain » est situé en bord de la Sambre et s'inscrit en zone industrielle et forestière au plan de secteur, pour une partie industrielle et une petite partie en zone forestière. Il existe un projet d'aménagement d'une zone d'activité économique industrielle sur ce site, mais son développement est compatible avec l'implantation de la prison, dans la mesure où celle-ci n'empiète que marginalement sur la zone industrielle.

L'entreprise Saint-Gobain a fait faire des études de caractérisation et un plan de réhabilitation par un organisme agréé. Il ressort de l'étude de risques que la pollution concerne surtout la nappe phréatique et qu'il n'y a pas de problème pour l'homme dans le cadre d'une activité industrielle ou administrative. Un complément d'étude — je l'ai annoncé très clairement au moment de la décision du Gouvernement — devra être réalisé pour la

résidence à titre permanent et pour le site concerné par l'implantation de la prison. Il n'y a pas de raison de penser *a priori* que ce ne soit pas possible, mais il est évident que ce n'est pas tout à fait la même étude qu'il faut mener, s'il s'agit d'une activité industrielle ou administrative, ou s'il s'agit d'une prison. Il faut donc compléter l'étude existante.

Il est évident qu'il est plus contraignant d'aménager un site d'ancienne exploitation industrielle que de construire sur de bonnes terres de cultures. Vous avez évoqué les réticences de l'agriculteur concerné, et c'est tout à fait compréhensible que, lorsqu'on a une activité agricole, on n'ait pas du tout envie de voir les terrains agricoles qui soient détournés de cette activité pour être affectés à autre chose. C'est plus simple, en termes de construction, d'envisager des bâtiments — une prison ou autre chose — sur des terres vierges, des terres agricoles. Je pense qu'il y a d'autres enjeux posés, que ce soit en terme d'accès ou de réhabilitation des friches industrielles, ce qui est possible ici dans le cas du site de Saint-Gobain.

Sur ce site, les bâtiments ne pourront pas présenter de locaux sous la nappe phréatique, toute terre excavée devra être dépolluée, mais ces contraintes techniques ne sont pas rédhibitoires. Si c'était le cas, la mise en œuvre de la zone d'activité économique serait elle-même remise en question.

Les services techniques du Ministère de la Justice et de la Régie des bâtiments se sont rendus sur le terrain pour examiner la faisabilité de la construction. Nous n'avons pas encore de retour officiel des autorités fédérales.

Concernant l'analyse de sites alternatifs, la DGO4 a examiné 12 sites militaires que la Défense souhaite désaffecter. Trois sites présentent de réelles potentialités, à savoir Belgrade (Namur), Ghlin (Mons), et Bierset (Grâce-Hollogne). Outre une bonne accessibilité en transports en commun et routière, ils se situent en zone de services publics et d'équipements communautaires.

Pour autant que cette décision fédérale de désaffectation soit confirmée, les deux premiers sites seraient disponibles dès la fin 2010. Sans préjudice d'une vérification technique par les services de la Régie des Bâtiments, ces sites alternatifs rencontrent également les critères posés au niveau fédéral. La DGO4 a ensuite analysé une cinquantaine de sites à réaménager. À ce stade, les sites mis en évidence par la DGO4 peuvent constituer des alternatives aux sites du *Masterplan* dont il apparaîtrait qu'ils ne peuvent être retenus.

Par ailleurs, la poursuite d'une recherche de sites alternatifs, à garder en réserve, se justifie également afin de parer aux imprévus qui pourraient surgir lors des études de terrains, de l'instruction des demandes de permis ou de la réalisation des travaux ; bref, pour faire face à toutes circonstances imprévisibles qui pourraient remettre en question les différentes implantations proposées par le Gouvernement wallon. Je signale d'ailleurs que cette logique de site alternatif est également la logique qui a prévalu au niveau de la décision du Gouvernement flamand.

Enfin, vous pourrez disposer de l'analyse de l'Administration dès que celle-ci sera finalisée. A ce stade, il ne s'agit que d'un document de travail.

Pour terminer sur votre question concernant la décision du Gouvernement, je vous confirme qu'il s'agit d'une décision portant sur trois sites. Dès lors, tous les autres sites ne sont pas retenus par le Gouvernement à ce stade-ci. Le travail se poursuit sur les sites alternatifs sur la base que je vous ai donnée.

Le Gouvernement réenvisagera les choses suivant d'éventuels nouveaux éléments. Mais, à ce stade, il n'y a aucune raison de s'inquiéter pour un quelconque site. Qu'il s'agisse d'un site situé à Sambreville ou dans une autre commune, le débat serait réouvert, mais la décision du Gouvernement est tout à fait claire, elle porte sur les trois sites et sur aucun autre.

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

M. Mouyard (MR). – Le moins qu'on puisse dire, c'est que votre réponse me laisse perplexe, dubitatif et étonné.

Je vais être franc avec vous : je pense que vous ne dites pas toute la vérité dans ce dossier.

Ce qui m'inquiète encore plus, c'est que pour Velaine, vous n'êtes pas clair puisque vous ne répondez absolument pas sur le fait qu'on pourrait un jour retourner à Velaine ou pas.

Vous me dites que dès que l'étude sera finalisée, j'en aurai connaissance ; alors que dans une précédente réponse, vous annonciez que l'étude était quasi terminée. Maintenant, vous dites qu'elle continue.

La note sur base de laquelle le Gouvernement a pris sa décision, vous n'y faites même pas référence, donc j'imagine que je vais devoir faire appel à la Présidente du Parlement wallon pour l'obtenir.

Je ne vous laisserai pas tranquille avec cela et j'y reviendrai parce que je pense que vous ne dites pas toute la vérité. Le premier de ces documents, vous y annoncez qu'il y aurait peut-être d'autres communes

où on pourrait envisager l'implantation de cette prison.

Mais, lorsque vous avez pris la décision au niveau du Gouvernement wallon, il y avait la notification. Puis il y a eu un deuxième document qui s'appelle une notule, où on peut lire : « *Si, à Sambreville, le site de Saint-Gobain se révèle impossible à réaliser, un site alternatif sera nécessairement proposé par le Ministre de l'Aménagement du territoire sur le territoire de la commune de Sambreville* ». Et vous, vous me dites que vous envisagez toutes les solutions, également en-dehors de Sambreville. Et votre Gouvernement et vous-même, le 22 décembre, vous dites « *non, quoi qu'il arrive, je resterai à Sambreville* », ce qui me fait croire que je tiens quelque chose.

Et je vous rassure, je reviendrai vers vous à ce sujet-là.

QUESTION ORALE DE MME REUTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET D'IMPLANTATION DE 1700 LOGEMENTS À CLABECQ »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le projet d'implantation de 1700 logements à Clabecq ».

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

Mme Reuter (MR). – Depuis quelques années, le groupe sidérurgiste Duferco souhaite diversifier ses activités, notamment en investissant dans les énergies renouvelables, mais également en investissant dans la reconversion d'anciens sites industriels.

Étant propriétaire du site des anciennes Forges de Clabecq, Duferco souhaite reconvertir plus de 80 hectares de terrains en nouveaux logements. La presse parle de plus de 1.700 nouveaux logements.

Par ailleurs, le concept serait tourné vers des habitations de type basse consommation énergétique.

Mes questions sont les suivantes.

Tout d'abord, Monsieur le Ministre, êtes-vous au courant et êtes-vous favorable à ce projet dans son ensemble ? Si oui, pour quelles raisons ?

Quelles sont les implications — financières, logistiques ou autres — de la Région wallonne dans ce projet ?

Vu qu'il s'agit d'un site à réaménager, quel est l'avancement administratif de ce dossier auprès de votre département ? De la pollution est-elle présente ? Quels sont les montants des éventuels subsides accordés par la Région à ce projet d'assainissement ? Pouvez-vous d'ailleurs confirmer la superficie du site à réhabiliter et sa localisation précise ?

La création de 1.700 nouveaux logements va profondément marquer la configuration de la Ville de Tubize. Ce type de projet ne peut s'effectuer sans une réelle stratégie réfléchie mise en place par le promoteur mais également en parfaite coordination avec les autorités communale et régionale. Y a-t-il d'éventuelles études planologiques ou environnementales qui appuient la création de ce nouveau quartier ? Dans l'affirmative, quelles sont les grandes recommandations contenues dans ces documents ?

L'aspect mobilité ne peut être absent de la réflexion autour de ce projet. Quels sont les investissements projetés en cette matière ? De nouveaux tronçons routiers sont-ils à créer et, si oui, quelle est l'ampleur ? En matière de transport en commun, quel est le potentiel du site ? Une liaison ferroviaire ou une desserte de bus est-elle envisageable ?

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. – Le site de Clabecq se situe au sud-est de la ville de Tubize et s'étire sur la rive gauche du canal Bruxelles-Charleroi sur une superficie de 86 hectares. Il présente une bonne accessibilité par mode de déplacements doux et transports en commun, puisqu'il est situé à moins de 1.500 mètres de la gare de Tubize — 30 minutes à pied et 10 à vélo.

Le site est repris pour partie en zone d'activité économique industrielle, pour partie en zone d'aménagement différé à caractère industriel et, pour une minime partie, en zone d'habitat et zone d'habitat urbain « centre et périphérie ».

Le principe de son réaménagement est acquis, mais il n'y a pas de décision quant aux options définitives.

Les seules implications financières actuelles de la Région sont relatives à un Arrêté ministériel octroyant à la Commune de Tubize une subvention de 250.000 euros pour la constitution d'un syndicat d'étude relatif à l'assainissement et à la réhabilitation du site des anciennes Forges de Clabecq. L'étude était estimée à 500.000 euros — 50% Région wallonne, 50% Duferco.

Le site à réaménager a fait l'objet d'un Arrêté de reconnaissance provisoire le 3 septembre 2008 et d'un Arrêté définitif en date du 8 mai 2009.

En matière de pollution, différentes études — orientation, caractérisation, étude de risque — ont été effectuées entre 2001 et 2008 par les bureaux Siterem ou SGS ou TAUW, pour le compte de la SOGEPA, puis de la SPAQuE et enfin de Duferco développement.

Les conclusions sont les suivantes :

- une pollution du sol est présente et concerne principalement la couche superficielle des remblais ;
- les couches supérieures du sol en place ne sont polluées que là où des dépôts à fort pouvoir de libération — tels que boues noires — ont été entreposés. Les polluants principaux sont les métaux lourds, les HAP et les huiles minérales.
- Une pollution des eaux d'intensité modérée concernant principalement la nappe des remblais en métaux lourds, HAP et huiles minérales.
- La nappe alluviale apparaît comme peu polluée en métaux lourds, HAP et solvants chlorés. Par contre, des pollutions plus importantes en cyanures ont été détectées ;
- Duferco n'a pas demandé de subvention dans le cadre du réaménagement du site.

À l'heure actuelle, seul un rapport sur les incidences environnementales nécessaire pour la procédure de reconnaissance en SAR est connu de l'Administration.

Celui-ci envisage l'implantation à l'Est du site, en bordure du canal, d'une zone d'habitat urbain, vers le Nord d'environ 18 hectares pour des équipements intergénérationnels et 50% de logements collectifs, ainsi qu'une zone d'environ 10 hectares pouvant accueillir des activités économiques mixtes de type artisanat, bureaux et petites industries, et vers le sud :

- dans la partie centrale un pôle d'attraction d'environ 7 hectares pour des affectations de culture, de commerces, de tourisme et de 10% de logements collectifs, ainsi qu'un parc urbain de quelques 27 hectares ;
- de l'habitat résidentiel dans la partie ouest orientée vers le centre de Tubize d'environ 15 hectares pour accueillir des logements unifamiliaux, des petites unités de logements collectifs et 5% d'autres fonctions.

Le projet prévoit donc environ 1.720 logements et 4.301 emplois. Lors de la signature de l'Arrêté de reconnaissance définitif du site, une étude approfondie a été entamée pour permettre de préciser les affectations futures, d'en évaluer les incidences notamment en matière de mobilité et de pollution des sols, d'assurer la cohérence du processus de réaménagement local du site et de doter les autorités d'un outil d'aide à la décision, notamment par le biais d'un *master-plan*, dans le cadre des futures autorisations administratives.

À ce jour, on peut conclure :

- qu'il est prématuré de se prononcer définitivement sur les options d'aménagement du site ;
- que la procédure menée en application des articles 167 à 171 du CWATUP n'a eu pour objectif que de reconnaître le site des hauts-fourneaux en tant que site à réaménager et de fixer le périmètre d'intervention de la reconversion, sans en déterminer avec précision le projet de réaffectation ;
- que, sur le plan urbanistique, la mise en œuvre du SAR sera réalisée par le biais d'une procédure distincte en application des dispositions en vigueur du CWATUP, fera l'objet d'une évaluation environnementale appropriée et sera soumise à la consultation du public ainsi que de toute instance que l'autorité compétente jugera utile de consulter ;
- que cette procédure distincte permettra de vérifier la cohérence et le bien fondé des affectations et des options d'aménagement proposées.

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

Mme Reuter (MR). – Je vous remercie pour tous ces détails, que je vais d'ailleurs les relire et les étudier calmement avant de me prononcer.

Les chiffres que j'avais, vous me les confirmez : 86 hectares et 1.700 nouveaux logements. Un chiffre, par contre, qui ne correspond pas à celui que j'avais, c'est le nombre de 4.300 emplois. C'est une excellente nouvelle.

Il est prématuré de me prononcer sur ce projet, mais je suis contente d'avoir pu avoir toutes ces informations, je vais donc les étudier attentivement.

M. le Président. – Excusez-moi d'avoir interrompu votre réplique mais il faut mettre un peu d'ambiance !

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROBLÉMATIQUE DES PÉRIMÈTRES DE RÉSERVATION EN RÉGION WALLONNE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la problématique des périmètres de réservation en Région wallonne ».

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

M. Binon (MR). – Je ne vais pas vous faire l'injure de vous expliquer ce que sont les périmètres de réservation. Je me permettrai juste de rappeler que le type de projets, souvent importants, qu'ils concernent, et donc les délais avec lesquels ces projets se mettent en place, peuvent avoir pour conséquences que certaines zones se retrouvent figées pour très longtemps.

Mais c'est le paragraphe 2 de l'article 40 du CWATUP que je tenais à évoquer. Il précise que : « *Au terme de la réalisation de l'infrastructure de communication, de transport de fluide et d'énergie ou d'initiative en cas de renoncement à réaliser l'infrastructure, le Gouvernement peut, par arrêté, abroger le périmètre ou la partie de périmètre de réservation concerné*. ». L'arrêté qui abroge le périmètre est publié par mention au *Moniteur belge*. (Décret du 30 avril 2009, art. 24, 2°).

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre : pouvez-vous me préciser ce que représente en hectares l'ensemble des périmètres de réservation aujourd'hui en Wallonie ; pouvez-vous dégager les zones urbanisables en hectares ?

Pour lever un périmètre de réservation, il faut soit modifier le CWATUP, soit modifier le plan de secteur soit, si je m'en réfère au §2 de l'article 40, un simple arrêté du Gouvernement. Si les deux premières opérations restent assez lourdes, la troisième devrait être laissée à la décision du Gouvernement. Dès lors, pensez-vous possible de lever les périmètres de réservation des projets qui ne se réaliseront pas et notamment ceux annoncés comme tels dans la DPR ? J'évoque ici clairement le projet « E420 » de la sortie sud de Charleroi et l'abandon des tracés en site propre passant par Ham sur Heure-Nalinnes et par Gerpinnes pour leur préférer une liaison plus douce, de deux fois une bande entre « Ma Campagne » et la sortie de la blanche borne sur le ring 3. Si non, pourquoi, et en particulier pour les deux tracés évoqués ci-avant ?

Le § 2 de l'article 40 ne concerne-t-il que la zone de 50 mètres située de part et d'autre du tracé réservé ? Est-ce qu'il est seulement possible de lever ces 50 mètres par arrêté ministériel ? Et si oui, quand allez-vous lever la bande de 50 mètres située de part et d'autre des tracés de la E420 annoncés comme abandonnés dans la DPR ?

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. – Actuellement, les périmètres de réservation inscrits au plan de secteur recouvrent une superficie de 18.746 ha en Région wallonne.

Au sein de ces périmètres de réservation, 3.149 ha sont repris en zone destinée à l'urbanisation ou en ZACC au plan de secteur.

Nonobstant l'application de règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructures de communication et relatives à l'établissement de zones *non aedificandi* le long des infrastructures, il n'existe aucune règlementation fixant la largeur des périmètres de réservation. En pratique, les dimensions du périmètre de réservation sont en général de 75 mètres de part et d'autre des projets d'infrastructure. Ils peuvent également être d'une dimension différente, justifiée par le degré de certitude ou d'incertitude de l'implantation future de l'infrastructure projetée.

Par ailleurs, comme vous le soulignez, le décret RESA ter a prévu, au travers de l'article 40, § 2, du CWATUP, la faculté pour le Gouvernement d'abroger le périmètre de réservation soit au terme de la réalisation de l'infrastructure ayant justifié le périmètre de réservation, soit en cas de renoncement à la réalisation de ladite infrastructure.

Les travaux préparatoires du projet de décret RESA ter ont précisé que la décision d'abrogation du périmètre doit revêtir la forme d'un arrêté collégial du Gouvernement et non d'un arrêté ministériel. Ce n'est par contre en aucun cas une modification du CWATUP qui va modifier un périmètre de réservation, comme vous le suggérez.

En ce qui concerne les projets de périmètre de réservation, le CWATUP prévoit, en son article 107, § 2, alinéa 4, qu'une demande de permis d'urbanisme peut être refusée au motif d'une révision du plan de secteur en cours. En outre, la même disposition précise que le refus de permis fondé sur un tel motif

devient caduc si la révision du plan n'est pas entrée en vigueur dans les trois ans de la décision de révision du plan de secteur. La requête primitive doit cependant faire l'objet d'une nouvelle décision, à la demande du requérant.

De ce fait, le motif de la révision en cours du plan de secteur ne peut être invoqué sans limite face aux candidats bâtisseurs.

Dans le cas de la E420, je me dois de rappeler que si la révision du plan de secteur a été initiée, elle n'est nullement aboutie. En effet, par arrêté du 19 décembre 2002, le Gouvernement a adopté l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et fait réaliser une étude d'incidences.

Malgré cela et la décision du Gouvernement de faire réaliser un complément d'étude d'incidences en 2007, la procédure n'a pas été poursuivie. Par conséquent, les projets de périmètres de réservation pour la sortie Sud de Charleroi ne sont, à ce jour, pas inscrits au plan de secteur. Aussi, s'il peut être envisagé de refuser une demande de permis au motif de la révision en cours du plan de secteur, il ne pourrait en aucun cas être envisagé de « lever » ou de supprimer les périmètres de réservation du plan de secteur dès lors qu'ils n'y sont pas inscrits.

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

M. Binon (MR). – Je vous remercie de ces précisions et cela nous fait bien plaisir dans le sens où je pourrais peut-être vous demander de transmettre des directives auprès des fonctionnaires délégués qui refusent encore aujourd'hui des permis le long de ces zones, le tracé central, est et ouest. Ils évoquent encore ce périmètre de réservation pour ne pas prendre de décision. De nombreux projets, que ce soit économique le long de la nationale 5 aujourd'hui ou urbanistique de maisons unifamiliales le long des tracés en site propre, sont encore refusés aujourd'hui.

Donc, je suis heureux au niveau municipal en tout cas de votre réponse car on pourra enfin voir plus clair, et je compte sur vous, si je peux me permettre, pour faire remonter l'information à la Direction de Charleroi. Je vous remercie Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Allez, les courageux, on va arriver au bout.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA POLLUTION DE LA DENDRE, UNE DERNIÈRE HISTOIRE BELGE ! »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. le Ministre Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la pollution de la Dendre, une dernière histoire belge ! »

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

M. Crucke (MR). – C'est déjà un peu moins sensible durant la période hivernale ou les congés de Noël. Vous savez qu'on avait cru tout entendre et tout voir après la pollution générée par Bruxelles vers la Flandre et puis, quelques jours après, on apprend que c'est le Hainaut occidental qui fait la Une en ayant pollué la Flandre.

Ce n'est pas nouveau. La Dendre a été polluée plus d'une fois et je suis prêt à parier que ce n'est malheureusement pas la dernière ! S'ajoute à cela l'histoire de communication telle qu'on ne l'imagine plus au XXIème siècle, l'un disant que c'est dû à telle problématique, l'autre — quand je dis l'autre, c'est le ministre néerlandophone — à une autre problématique, et évidemment, on n'y comprend plus rien.

Mes questions sont très simples : aujourd'hui, est-ce qu'on a pu mettre fin à la récréation et réellement se mettre d'accord sur la manière dont les choses se sont passées et sur les responsabilités éventuelles des uns et des autres ?

Par rapport à l'avenir, va-t-on dégager une solution qui permettrait non seulement d'avertir le monde entier puisque ça, il semble que le monde entier ait été averti, mais aussi, les riverains les plus proches, pas seulement nos riverains flamands, mais également la population concernée ?

Ce n'est peut-être pas dépendant directement de vous parce que le dossier et le Contrat Rivière relève plus de votre Collègue, le Ministre Lutgen, mais je pense quand même que l'on pourrait en la matière faire preuve d'originalité. Le Contrat Dendre-rivière, moribond depuis un certain nombre d'années, on n'a pas de coordinateur, se limite en gros à deux villes, Ath et Lessines. La Dendre traverse essentiellement ces deux villes. Je sais bien qu'il y a dix autres petites villes qui sont concernées, mais il faut rester logique, c'est *grosso modo* Ath et Lessines qui sont concernées.

Ne pourrait-on pas profiter finalement de cet incident pour dire que ce Contrat-Rivière serait

réanimé, mais de manière transrégionale ? C'est peut-être une première, un ballon d'essai mais ce qui compte, c'est réellement à la fois que les pollutions puissent cesser et que la gestion puisse se faire de la manière la plus coordonnée possible.

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. – M. Crucke, vous évoquez effectivement un incident qui m'a bien occupé pendant le congé de Noël.

Voici donc les faits : Le 21 décembre 2009 à 11h45, la société « Floridienne Chimie » a prévenu le Département de la Police et des Contrôles de Mons d'un déversement accidentel dans le bief du canal Blaton-Ath situé au pied de l'écluse 21.

Dans la matinée, l'usine connaissait des problèmes de production. Un cristallisoir de chlorure de zinc ammoniaqué a subi une défaillance technique. Une partie de sa production s'était révélée trop liquide et s'écoulait dans le caniveau des eaux industrielles qui sont traitées. Ce circuit s'est bouché et le produit a débordé dans le réseau d'eau pluviale qui les amène dans le canal.

Ainsi, environ 1,5 tonne de produit s'est dispersée dans le bief. Les effets toxiques sont avérés au-delà de un mg de zinc par litre. Rapidement, le SPW a procédé à une ouverture partielle de l'écluse durant environ deux heures pour permettre la dilution de la pollution dans le bief. La pollution a été suivie en urgence avec l'aide du laboratoire de l'usine spécialisé dans les analyses de métaux.

Les mesures prises ont permis de diluer le nuage de pollution à des niveaux acceptables pour la Dendre, maintenus dans une fourchette de 0,03 à 0,3 mg/l en zinc. Cela a été constaté, tant au niveau des données d'analyses du Département de la Police et des Contrôles de fin de journée, que par celles relevées en Flandre le 23 décembre 2009.

Concernant la communication durant cet incident de pollution : je dois dire en préambule que les gouvernements de la France, des Pays-Bas et de la Belgique à travers ses trois régions ont signé en 1994, un accord portant sur la protection de l'Escaut. Une Commission Internationale pour la Protection de l'Escaut a été instituée pour mettre l'accord en œuvre.

Dans le cadre de la CIPE, la procédure prévoit que toute pollution significative de l'Escaut et de ses affluents est signalée par téléfax aux pays et régions partenaires. En Wallonie, c'est l'Agence Protection et Sécurité qui gère cette communication. L'alerte a été donnée en début d'après-midi à la Flandre et aux Pays-Bas. Il a été constaté par APS que ni le numéro de fax, ni par la suite celui du téléphone fourni par la Flandre n'étaient opérationnels à ce moment-là. Après investigations, il a été identifié que ces problèmes de communication d'urgence ont été causé par une panne d'électricité au sein de l'organisme flamand correspondant du CIPE.

J'ai également pris plusieurs fois contact personnellement avec ma Collègue flamande en charge de l'Environnement, Mme Joke Schauvliege, d'une part pour la tenir informée des suites de la pollution mais aussi pour démentir certaines hypothèses de problèmes de communication du côté wallon, dont nous avons vérifié à chaque fois qu'ils n'étaient pas exacts. Je peux vous confirmer que côté wallon, nous pouvons conclure que toutes les procédures d'urgence ont été respectées dans les délais. En accord avec ma Collègue, nous avons convenu de ne pas envenimer la polémique et de nous revoir le 25 janvier, c'est-à-dire la semaine prochaine, pour tirer les conséquences des problèmes identifiés lors de cet accident de pollution et optimiser nos filières de gestion des crises environnementales.

Concernant le taux de gravité de la pollution, grâce aux mesures d'urgence prises, dont l'ouverture partielle de l'écluse, l'étendue du dommage est extrêmement limitée. Les principaux dégâts ont été observés au début de l'épisode de pollution et ce, à proximité de déversement en l'occurrence, des petits poissons qui périssaient mais on en a recensé seulement une vingtaine. L'exposition grave s'est donc produite dans les premières heures, essentiellement localisée dans le tronçon stagnant du cours d'eau pour se diluer ensuite.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J'ai bien compris qu'il persistait et signait dans l'explication qui avait été donnée et je suppose, comme il l'a dit, que toutes les vérifications ont été faites. Mon but n'est pas non plus d'envenimer la polémique ni le dossier. Simplement, puisque vous avez réunion le 25 janvier 2010, je me permettrai seulement de revenir après pour voir quel a été le résultat de cette réunion et peut-être, même si vous n'avez pas répondu aux suggestions que je faisais, c'est vrai qu'elles n'étaient pas reprises dans la question mais peut-être pourrez-vous à cette occasion aborder la gestion de ce contrat-rivière qu'on appelle Contrat-Rivière-Dendre, de manière à en faire une gestion bicommunautaire, ou bi-régionale.

QUESTION ORALE DE M. WALRY À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉVOLUTION DU DOSSIER DE LA POLLUTION À HENNUYÈRES ET À TUBIZE »

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI DU DOSSIER RELATIF À LA POLLUTION AUX PCB À HENUYÈRES ET À TUBIZE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Walry à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'évolution du dossier de la pollution à Hennuyères et à Tubize » ainsi que la question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le suivi du dossier relatif à la pollution aux PCB à Henuyères et à Tubize ».

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

M. Walry (PS). – Je voudrais faire le point avec vous comme l'a rappelé notre Président sur le dossier de la pollution aux PCB à Hennuyères et Tubize. En effet, la date du 31 décembre dernier était une date butoir dans ce dossier qui n'a que trop traîné.

Et vous nous aviez bien confirmé que le 31 décembre était réellement une date butoir !

Pouvez-vous me dire si cet ultime délai accordé au propriétaire a bien été respecté et si la version définitive de ce plan de réhabilitation a bien été introduit au 31 décembre 2009, à l'Office wallon des déchets ?

Si la réponse devait être négative, pouvez-vous m'en expliquer les raisons ?

Toujours suite à mes précédentes interventions — et c'est vrai que je dois insister sur le fait que M. Langendries était souvent mon complice sur ce sujet-là — vous m'informiez que trois réseaux d'égouttage distincts les uns des autres sont présents sur le site des Tuileries.

Étant donné que ce plan d'égouttage actuel me paraît toujours être un élément important dans ce dossier et tout particulièrement en matière de prévention, pourriez-vous, Monsieur le Ministre, à titre d'information :

- communiquer les plans de ces réseaux d'égouttage ;
- nous rassurer en nous confirmant que ce plan est conforme à la réglementation et que la fiabilité de ce réseau d'égouttage nous garantit qu'une nouvelle pollution n'est plus possible ?

Enfin, dans le cadre du suivi de ce dossier, la SPAQuE a un rôle important à jouer. Récemment, vous indiquiez que la SPAQuE procédait toujours à la surveillance trimestrielle de la qualité des cours d'eau, situés en aval du site des Tuileries. Or, suite à ma question, c'était du 8 décembre 2009, vous me répondiez que la SPAQuE n'avait effectué qu'une campagne de surveillance trimestrielle au lieu de quatre en 2009.

Je me permets donc, Monsieur le Ministre, de vous rappeler que les analyses effectuées, en ce qui concerne le rejet des Tuileries par la SPAQuE en septembre 2007, on révélait un dépassement de 500 fois la norme autorisée et que les analyses effectuées en mai 2008, toujours en ce qui concerne ce rejet, on révélait un dépassement de 66 fois la norme autorisée. Le zoning continuait donc à polluer le ruisseau, menant à la Senne, à certaines périodes de l'année.

Il me semble donc capital, en matière de prévention, que vous insistiez auprès de la SPAQuE pour qu'elle continue à procéder à la surveillance trimestrielle de la qualité des cours d'eau, situés en aval du site.

Vu l'importance et le temps que prend ce dossier, Monsieur le Ministre, pour trouver une issue favorable, je crois qu'il serait intéressant, comme je l'ai déjà suggéré la fois passée, d'associer les riverains via le contrat de rivière, par exemple, afin de mettre en place un comité de suivi qui pourra s'assurer, en toute transparence que les eaux usées de ce zoning ne sont plus dangereuses pour l'environnement.

Enfin, et je l'avais déjà signalé la fois passée, j'espère que vous répondrez favorablement à l'association de pêcheurs qui souhaitent vous rencontrer afin de répondre en direct à leurs nombreuses et légitimes interrogations.

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, effectivement, je reviens vers vous aujourd'hui, Monsieur le Ministre, suite à divers duos que M.

Walry et moi avons eu l'occasion de mener au cours d'une série de séances de commission qui se sont déroulées sur les années précédentes et sous la législature précédente, sans refaire encore une fois l'historique du dossier, vous aviez, Monsieur le Ministre, donné un délai supplémentaire au propriétaire de l'ensemble du site des Tuileries afin qu'il puisse remettre un dossier sensé donné ses intentions en matière de dépollution et les moyens qu'il comptait allouer à cela et une méthodologie par rapport à cela.

Je crois savoir, Monsieur le Ministre, aujourd'hui, que le dossier n'est pas encore arrivé sur votre table, sauf si mes informations sont incorrectes, vous me corrigerez certainement dans les minutes qui suivent. C'est ce qui doit probablement expliquer que vous n'avez pas encore eu l'occasion de répondre positivement à l'invitation des riverains et de l'asbl des pêcheurs puisque, de manière très intelligente. Vous aviez, à l'époque, au travers de diverses questions que nous avons pu poser, signaler que vous recevriez ces gens sur base du plan que vous attendiez et que vous attendez peut-être encore d'ailleurs, de la part du propriétaire.

La question que je me pose aujourd'hui, Monsieur le Ministre, ayant eu la chance de rencontrer le propriétaire du site récemment, qui tenait à me faire part d'une demande qu'il vous avait formulée spécifiquement avec comme objectif de vous rencontrer puisque le propriétaire du site qui, jusqu'à preuve du contraire, n'est aujourd'hui pas le pollueur premier puisque c'est un de ses locataires qui a récemment connu une série de problèmes et c'est dans ce local loué qu'a eu lieu le déversement de l'askarel à l'époque. Ce propriétaire me faisait part de sa réelle volonté d'essayer d'aboutir dans ce dossier, si tant est que le mot «aboutir» est un bon mot, puisque j'imagine, Monsieur le Ministre, que vous savez comme moi que ce dossier qui est en instruction judiciaire, va probablement mettre des dizaines d'années à sortir, sachant qu'il y a, si mes renseignements sont bons, plus d'une trentaine de personnes à la cause dans ce problème de pollution.

Ce que je voulais aujourd'hui, Monsieur le Ministre, c'est vous demander si vous avez des nouvelles de ce dossier, si effectivement il est bien rentré, pas rentré, s'il y a un délai, pas forcément un délai supplémentaire que vous pouvez accorder d'une longueur d'un mois ou quelque chose comme ça, mais je crois savoir qu'il y a un petit retard au niveau du dossier du propriétaire qui ne devrait normalement, si mes informations sont correctes, arriver sur votre table cette semaine-ci, vous demander la suite qu'il y a à réserver à ce dossier à partir du moment où le dossier est arrivé sur votre table.

J'imagine qu'il y a une analyse qui va être faite par l'OWD qui devra contrôler les propositions faites par le propriétaire du site. Ce qui m'intéresse de savoir, Monsieur le Ministre, vous l'avez déjà signalé dans les interventions précédentes, c'est dans quel délai pensez-vous, Monsieur le Ministre, que l'OWD sera capable d'analyser ce dossier, d'y répondre et donc de pouvoir donner une suite concrète à ce dossier?

Le cas échéant, sachant que le propriétaire du site a déjà, dans ses comptes et budgets 2009, prévu une enveloppe budgétaire pour pouvoir effectuer toute une série de travaux qui sont nécessaires à la dépollution première. Il y a manifestement encore, suite au contrôle de la SPAQuE, des poches de pollution qui sont très grosses, qui ne sont pas immédiatement présentes sur le site des Tuileries, mais qui le sont plutôt au niveau des prairies du fermier qui a été, lui aussi, contaminé par cette pollution aux PCB. Il y a des morceaux de site qui sont eux, tout aussi pollués ou presque tout aussi pollués que ce que pourrait l'être la base de la pollution.

Donc, que va-t-il se passer, Monsieur le Ministre, une fois que le propriétaire du site, sur base des instructions de l'OWD, etc., dans un cadre légal bien déterminé, aura fait le nécessaire pour peut-être excaver toute une série de choses au niveau de ces terrains? Que va-t-il se passer plus bas? Est-ce que la SPAQuE va être en capacité de dépolluer aussi toute une série de poches qui existent encore parce que, si on n'est pas capable d'être coordonné sur cette phase de dépollution partielle ou entière, les gens que je connais bien au niveau, par exemple, de l'asbl des pêcheurs qui sont, en bout du problème, concernés aussi, auront beau vouloir mobiliser les moyens, tenter de dépolluer leurs étangs en grattant les berges, etc., cela ne servira pas à grand-chose, il y aura toujours une pollution partielle qui continuera à filtrer et qui continuera à polluer le bout de la chaîne qui est, en l'occurrence ici, les étangs de Coeurcq à Tubize.

Donc, voilà, deux éléments, Monsieur le Ministre, concrètement par rapport à mon intervention: un, vous dire que j'avais eu effectivement un contact avec le gestionnaire du site et qui manifestement, se dit ouvert à une entrevue avec vous pour vous prouver sa bonne foi, en tout cas en matière de volonté de faire les choses qui lui appartiennent, de les faire rapidement; et de vous demander, en tant que parlementaire et acteur local dans la province du Brabant wallon et plus particulièrement sur la commune de Tubize, ce que les gens en bout de chaîne qui connaissent le problème, à savoir les pêcheurs, par exemple, peuvent attendre du pouvoir régional dans la foulée de ce que le propriétaire a comme obligation.

Voilà, Monsieur le Ministre, c'est un dossier que nous connaissons maintenant bien et sur lequel nous voulons tous tenter d'avancer. Ma volonté était de pouvoir vous demander de bien vouloir recevoir tous ceux qui veulent être reçus pour vous faire part de leur bonne volonté.

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 remercie Messieurs les Députés pour leur question.

Comme vous le rappelez tous deux ce dossier a déjà fait l'objet de diverses questions et réponses sur lesquelles je ne reviendrai pas.

Le dernier délai accordé par le Département du Sol et des Déchets, pour introduire la version définitive du plan de réhabilitation, n'a pas été respecté. En effet, le 7 janvier 2010, les propriétaires du site informaient que l'expert désigné pour finaliser le rapport, l'enverrait pour le 15 janvier 2010.

Dans la mesure où le dossier transmis répondra aux exigences de l'Office wallon des déchets, le délai de traitement de celui-ci, tel que défini par l'AGW du 20 décembre 2007 relatif aux plans de réhabilitation, est de 30 jours pour la recevabilité et la complétude du dossier. A partir de cette date, d'une part, différents départements de l'administration doivent émettre dans les 50 jours un avis sur le plan de réhabilitation et, d'autre part, le Ministre statue dans les 120 jours.

Concernant les réseaux d'égouttage, le plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique prévoit que le réseau d'égouttage du zoning, situé en zone d'activité industrielle ou artisanale, soit connecté au collecteur gravitaire à réaliser.

Courant du premier semestre 2010, le Département de la Police et des Contrôles réalisera un contrôle sur site pour vérifier la conformité du réseau d'égouttage avec le plan fourni par le propriétaire.

En ce qui concerne la surveillance environnementale assurée par la SPAQuE, les conclusions principales ont été données en décembre, à savoir que cette surveillance s'est exercée à concurrence de deux campagnes de prélèvement en 2008 et une campagne en 2009. Une autre campagne sera organisée en 2010. Les résultats des analyses effectuées et les conclusions de cette surveillance figurent sur le site www.walsols.be .

Au niveau des riverains et des pêcheurs, je suis toujours disposé à les rencontrer après réception des compléments demandés et analyse du fond du dossier. Dès que ces éléments seront en ma possession, nous pourrions prévoir une rencontre, éventuellement sur le site des Etangs du Coeurcq.

Lors de la rencontre, seront abordés les différents aspects du problème et notamment l'élimination de la source de pollution avant d'envisager de curer les étangs.

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

M. Walry (PS). – Monsieur le Ministre, c'est vrai que dans tout dossier, il faut savoir faire preuve de souplesse et de rigueur. Je trouve qu'on a été très patient, vous avez été très patient et, aujourd'hui, il faut marquer le signal de la rigueur, incontestablement parce ce que même si cela va très vite, et s'il y a le signal de la rigueur, si je vous ai bien entendu, il faudra 200 jours minimum avant que certains travaux ne commencent.

Donc, je pense qu'aujourd'hui, vous devez absolument être impitoyable sur le délai et la personne à qui on a déjà donné des rallonges dans le temps doit s'exécuter, doit nous donner toutes les informations.

Pour le reste, je comprends bien qu'en ce qui concerne le collecteur gravitaire à réaliser, cela prendra aussi du temps et j'entends bien votre bonne volonté, que vous êtes prêt à rencontrer notamment les pêcheurs et même sur le site donc *in situ*. Je pense que ce serait bien de les rencontrer sur le site pour arriver à un apaisement et pour bien montrer que, effectivement, comme vous le dites aujourd'hui et comme vous le faites transparaître, vous êtes un Ministre qui a quand même de la bonne volonté pour aboutir.

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

M. Langendries (cdH). – Effectivement, Monsieur le Ministre, 30 plus 50 plus 120, cela fait exactement 200 jours. Deux cents jours, c'est deux tiers d'une année, c'est encore, pour les gens qui sont sensibles sur ce dossier, du temps qui va couler sans qu'il n'y ait, à leurs yeux — je dis bien à leurs yeux puisque tout ce qui se fait derrière, au niveau administratif, ce sont évidemment des choses par lesquelles on est obligé de passer et qui permettent de faire les choses le plus correctement possible — mais aux yeux des gens qui sont sur le terrain et qui souffrent d'une série de situations, cela devient effectivement long.

Je vous avoue que j'étais intéressé effectivement de savoir quelle était la procédure une fois le dossier rentré, sous quels délais l'OWD rentrait ses avis, et tout ce qui devait en découler.

M. le Ministre, je vous invite très sincèrement à répondre aux deux invitations faites directement par les pêcheurs et les riverains d'une part, et par le propriétaire des lieux d'autre part, qui montre des signes de bonne volonté quant à son implication rapide. En tout cas, s'il lui était possible de sortir les grues demain pour excaver, il le ferait. Je pense que beaucoup de choses ont été dites par beaucoup de personnes, il faut que chacun puisse s'exprimer maintenant, je ne vous demande pas d'endosser le rôle de psy, mais les citoyens ont besoin, dans un cadre de gestion publique, de sentir que leurs responsables politiques, qu'ils soient aussi au pouvoir à l'exécution des choses, puissent descendre sur le terrain. J'espère sincèrement que dans les délais annoncés par le propriétaire, vous recevrez le dossier, que les choses vont pouvoir avancer et que sur base de ce dossier, vous allez pouvoir rencontrer les pêcheurs. En tout cas, sans m'en faire la voix unanime, je sais qu'ils seront très certainement heureux de vous recevoir, et pour ma part, nous vous recevrons avec grand plaisir à Tubize.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU A M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'UN CADASTRE DU BRUIT DANS LE BRABANT WALLON »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « les compétences en matière de réalisation d'un cadastre du bruit dans le Brabant wallon ».

La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour poser sa question.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je viens avec une question que je vous ai déjà soumise en ce temps. Ma question a trait aux compétences régionales en matière de réalisation d'un cadastre du bruit en Brabant wallon. Telle une balle de ping-pong, ce dossier passe du fédéral au régional et du régional au fédéral.

En effet, après un passage dans notre commission de l'Aménagement du Territoire, vous m'avez déclaré que le Ministre wallon compétent en la matière est Monsieur Antoine. Ce dernier m'a répliqué qu'il n'avait aucune compétence pour la réalisation de ce cadastre et m'a renvoyé au Fédéral auprès du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, qui lui-même avait renvoyé les députés fédéraux vers la Région au mois d'octobre.

Qui est compétent dans ce dossier, la Région ou le Fédéral ?

En se référant à l'article 6, § 1er, Il, 1, de la loi spéciale du 8 août 1980, il semblerait que ce soit vous qui soyez compétent pour établir des normes de bruit liées au passage sur le territoire wallon d'avions en provenance ou à destination de Zaventem et pour la réalisation d'un cadastre du bruit.

Une solution doit être trouvée rapidement. C'est l'unique ticket d'entrée des communes brabançonnes wallonnes au prochain Forum de concertation avec le Fédéral.

Depuis plus de dix ans, il existe en Région bruxelloise des dispositions en matière de normes de bruit et différents relevés ont été réalisés pour déterminer les nuisances sonores causées par l'aéroport de Zaventem.

Pourquoi pas en Wallonie ?

Monsieur le Ministre, qui est réellement compétent, vous, Monsieur Antoine ou le secrétaire d'Etat à la mobilité ? Vous avez annoncé que vous vous concerteriez avec le Ministre Antoine sur le sujet, que ressort-il de vos entretiens ? Avez-vous pris des dispositions ?

A quand une réelle prise de décision sur ce dossier à l'instar de vos collègues bruxellois ?

De combien de sonomètres la Wallonie dispose-t-elle ? Sont-ils suffisants pour couvrir l'ensemble des communes subissant des nuisances sonores ?

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. – Les cadastres du bruit sont imposés par la Directive européenne du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive a été transposée en droit wallon par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004.

Par cet arrêté, le Gouvernement wallon a pleinement assumé sa compétence environnementale en matière de bruit, en particulier pour la réalisation des cartographies acoustiques destinées à

l'évaluation de l'exposition de la population, au bruit d'environnement.

Ces cartes concernent le bruit lié aux grandes agglomérations, aux grands axes routiers, aux grands axes ferroviaires et aux grands aéroports. Cet AGW fixe également, en fonction des principales sources de bruit, la répartition des responsabilités de la mise en œuvre de la directive.

On y relève que : « Des cartes de bruit et des plans d'action sont établis et révisés par le Gouvernement sur proposition, respectivement, des Ministres suivants :

4° pour les grands aéroports par le Ministre qui a les Aéroports dans ses attributions.

Le Gouvernement avait délimité dans un AGW du 13/09/2007 les infrastructures devant faire l'objet des cartes de bruit. A ce jour, aucun aéroport wallon ne répond à la définition de grand aéroport dans le cadre de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ou de la directive 2002/49/CE et ne doit donc faire l'objet de cartographie acoustique spécifique.

Cependant, si la situation devait changer, ce serait clairement, en vertu de l'arrêté précité, le Ministre qui a les aéroports dans ses attributions qui serait compétent pour dresser ces cartes.

En ce qui concerne le bruit des avions, lié à l'aéroport de Bruxelles--national, il a été cartographié en Région bruxelloise et en Région flamande respectivement par ces deux autorités. Comme je l'ai déjà signalé, les cartes de la Région flamande montrent que la courbe de seuil minimum à cartographier, soit Lden 55 dBA, ne touche jamais la Région wallonne.

En application de la directive relative au bruit, il n'y a donc pas lieu actuellement d'effectuer en RW des cartes de bruit liées à l'exploitation de l'aéroport national.

Il ne m'appartient donc pas de mener une campagne d'évaluation du bruit des avions lié à l'exploitation de Bruxelles-national. Faut il en déduire qu'il appartenait au pouvoir Fédéral de réaliser la cartographie du bruit des avions de Bruxelles-national ?

Tel n'a pas été le cas puisque cette cartographie a été réalisée par la Flandre et par la région de Bruxelles-Capitale respectivement sur leur territoire. Toutes les régions ont réalisé leurs cartes de bruit en 2007/2008 et l'Etat fédéral n'y est nullement intervenu.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Vous ne répondez pas directement à la question, mais vous répondez par rapport à la région bruxelloise et la région flamande. Vous dites que ce n'est pas le fédéral qui a mis en oeuvre ces cartographies, mais qu'elles ont été faites par la région bruxelloise et par la région flamande. Il est donc logique que ce soit la RW qui fasse exactement la même chose sur son territoire. La Région flamande a mis en évidence que nous n'étions pas sujet à cette problématique, mais évidemment, elle n'a pas fait d'étude sur le territoire wallon, et sur les communes particulièrement touchées par ce phénomène.

Par contre, vous répondez d'une certaine façon, puisque vous dites que la Région Bruxelloise et la Région flamande ont pu mettre en évidence quel était le problème et établir des normes de bruit. C'est ce que je vous demande, que la RW se penche sur la question, puisqu'aujourd'hui le fédéral dit : « n*ous ne sommes pas convaincus que la RW et particulièrement les communes du Brabant wallon, soient touchées par ce phénomène* ».

Donc, faites-nous la preuve de cette problématique, simplement par des mesures concrètes, que l'on puisse constater si nuisances ou pas. Votre prédécesseur avait mis des sonomètres entre autres à Grez-Doiceau, qui ont montré qu'on avait le même seuil de bruit qu'à Meise, que le Ministre invite à faire partie du forum de concertation. Donc, aujourd'hui, le problème de ces communes est qu'elles sont absentes du débat puisqu'elles ne peuvent faire la preuve qu'elles sont touchées par le bruit du survol des avions de Zaventem. La seule chose que je vous demande, c'est de pouvoir établir qu'il y a une véritable problématique. Quand j'entends le Ministre Antoine qui dit que le bruit des avions vient de Beauvechain, alors que depuis de nombreuses années, il est interpelé à ce sujet, c'est fort de café. Je voudrais beaucoup, Monsieur le Ministre, que vous vous penchiez sur la question.

J'ai pris la peine de prendre connaissance de la proposition de décret de M. Wesphael relative aux nuisances sonores en RW, et là dedans, il y a tout un paragraphe sur le bruit lié aux avions. L'introduction dit « une lutte efficace contre le bruit appelle une nécessaire planification des actions à mettre en oeuvre ». C'est ce que je vous demande Monsieur le Ministre, et donc vous n'allez pas encore me remballer en me disant que c'est le Ministre qui a les aéroports qui est compétent.

M. le Président. – C'est une réplique et non un deuxième tour de question. On a bien entendu.

QUESTION ORALE DE MME SIMONIS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROBLÉMATIQUE DES NOUVEAUX ANIMAUX DE COMPAGNIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Simonis à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la problématique des nouveaux animaux de compagnie ».

La parole est à Mme Simonis pour poser sa question.

Mme Simonis (PS). – Beaucoup de foyers disposent d'un animal de compagnie. Il apparaît toutefois qu'un nombre de plus en plus important de personnes se détournent des chiens et chats traditionnels au profit de nouveaux animaux de compagnie (NAC), plus particuliers et originaux tels le furet, les araignées, les serpents, les lézards, etc. Certaines estimations font, par ailleurs, état que 250.000 particuliers seraient concernés par la détention d'un NAC en Wallonie.

Ces importations d'animaux non adaptés à notre vie domestique pose bien entendu un ensemble de problèmes liés au bien être des animaux eux-mêmes, au volet lucratif que se commerce peut générer, à la sécurité des personnes qui les entourent et à la formation nécessaire pour les personnes chargées d'intervenir auprès de ces animaux.

En la matière, notre législation apparaît particulièrement complexe puisque celle-ci est notamment répartie au niveau fédéral en ce qui concerne l'aspect commercialisation et au niveau régional en ce qui concerne l'aspect détention. Les dispositions prises au niveau régional variant également au niveau des trois régions.

En Wallonie, la détention d'un seul NAC nécessite la délivrance d'un permis d'environnement, cette procédure, outre une certaine lourdeur, a dans les faits très peu de probabilité d'aboutir. En effet et certainement à juste titre, le voisinage, pour diverses raisons, est rarement favorable à la détention de ce type d'animal à proximité.

Cette situation pousse, par ailleurs, les détenteurs de ces animaux à ne plus effectuer les démarches légales prévues ce qui entraîne une augmentation importante du nombre d'animaux de ce type non répertoriés. Les chiffres font par ailleurs apparaître une croissance exponentielle du nombre de NAC par comparaison au nombre de permis délivrés.

Ne pourrait-on pas simplifier la procédure et légiférer en la matière, de manière à avoir des dispositions précises à appliquer au niveau wallon et permettre ainsi à nos communes de pouvoir faire face à cette problématique de manière la plus similaire possible ? En effet, dans les faits, ce sont nos communes qui doivent faire face à cette problématique. Cet aspect rendant encore plus complexe la législation en la matière.

Ne devrait-on pas également opérer une distinction en fonction de la dangerosité de l'espèce ? Les dispositions doivent-elle être les mêmes pour tous les types de NAC ?

En terme notamment de sécurité, il m'apparaît important pour nos communes de pouvoir disposer d'une cartographie précise des NAC les moins conventionnels et les plus dangereux. Or, les différentes données chiffrées démontrent que les dispositions actuelles entraînent au non-respect des règles en vigueur.

D'une manière plus générale et compte tenu des compétences respectives, des synergies avec le pouvoir fédéral sont-elles envisagées ou initiées en vue notamment de limiter la commercialisation de certaines espèces réputées ?

Enfin, il convient également de remarquer que les NAC peuvent s'avérer nuisibles pour la biodiversité. En effet, certains propriétaires se rendant compte sans doute de l'achat qu'ils ont fait, n'hésitent pas à abandonner leur animal dans la nature. C'est ainsi, par exemple, qu'on retrouve dans certains de nos cours d'eau des tortues américaines qui provoquent d'innombrables dégâts.

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 remercie Madame la Députée pour sa question.

On assiste depuis plusieurs années, en Belgique, et donc également en Région wallonne, à une augmentation du nombre de détenteurs de ce qu'il est convenu d'appeler de ces nouveaux animaux de compagnie.

Toute estimation du nombre de détenteurs et, *a fortiori*, du nombre d'animaux détenus, relève de la spéculation. En effet, les principales espèces concernées, comme vous le mentionnez dans votre intervention, sont les reptiles (serpents et lézards) et les araignées. Ces animaux sont détenus à l'intérieur des habitations, dans des terrariums adaptés et ne sont que difficilement détectables par le voisinage.

Bon nombre de détenteurs ne sont donc pas identifiés.

D'autre part, il apparaît peu fiable de se baser sur les chiffres de ventes des magasins spécialisés, à la fois parce que ce type de magasins attire également une clientèle étrangère mais aussi parce que les ventes et échanges de ces animaux via Internet se sont considérablement développés.

La législation wallonne actuelle prévoit que la détention d'un seul de ces animaux, quelle qu'en soit l'espèce, soit couverte par un permis d'environnement. Cette situation résulte des choix qui ont été opérés en 2002 dans le cadre de l'établissement de la liste des activités et des établissements classés pour l'environnement. À l'époque, la détention d'espèces «exotiques» a été regroupée dans une seule catégorie.

La question se pose aujourd'hui de l'opportunité de revoir cette classification au vu de l'expérience acquise.

L'existence de filières parallèles doit inciter à la prudence vis-à-vis d'une interdiction pure et simple de détenir de tels animaux, interdiction qui aurait, en effet, pour conséquence de renforcer l'attrait de ces filières peu ou pas contrôlables. Il semble donc préférable de privilégier un encadrement adapté, restrictif certes mais suffisamment accessible à la majorité des détenteurs pour les inciter à se déclarer. L'objectif final doit être de faciliter l'identification et la traçabilité des animaux concernés, mais aussi de limiter cette détention aux espèces qui ne présentent aucun danger pour l'homme et l'environnement.

À ce stade, il est prématuré de se prononcer sur le nouveau dispositif légal qui devrait être mis en place pour rencontrer l'objectif fixé. Je compte initier prochainement une réflexion à ce sujet, qui impliquera notamment les départements de l'Administration concernés par la protection de la nature et la délivrance de permis d'environnement.

La dangerosité des espèces visées et le nombre d'animaux et le type d'autorisation nécessaire y seront évidemment discutés, de même que l'opportunité et la faisabilité d'un cadastre et d'une cartographie dédicacés. Une consultation avec le niveau fédéral sera également nécessaire, du fait de sa compétence en la matière.

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

Mme Simonis (PS). – Je remercie M. le Ministre puisqu'il a intégré dans sa réponse l'ensemble des questions que je posais et j'ai bien entendu qu'il avait entamé une consultation et une concertation et donc, je reviendrai vers lui prochainement, en lui laissant le temps d'opérer celles-ci.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES DOLÉANCES D'IPALLE QUANT À L'AJOURNEMENT DES STATIONS D'ÉPURATION DESTINÉES AUX ZONES RURALES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur «les doléances d'Ipalle quant à l'ajournement des stations d'épuration destinées aux zones rurales».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, il y a quelques années, la Région s'est fait tirer les bretelles par la Commission européenne en ce qui concerne les investissements liés à l'épuration des eaux, et il faut reconnaître que suite à cela, la réaction ne s'est pas fait oublier puisqu'on a investi dans des grandes stations d'égouttage des zones les plus peuplées et ce, au contentement d'ailleurs, de la Commission.

En 2005, il y a eu une évolution dans cette stratégie avec le nouveau plan d'investissement de la SPGE qui a réorienté certaines priorités en favorisant les petites stations d'épuration et un budget avait été débloqué, à concurrence de 65 millions d'euros.

En ce qui concerne ces zones rurales, il faut reconnaître que l'avancement ne se fait pas à grande vitesse en tout cas, qu'il y a un certain train de sénateurs dans l'engagement et il suffit de voir d'ailleurs les budgets qui, selon les informations que j'ai, n'ont été consommés que pour 11% dans le cadre de la réalisation de petites stations en milieu rural.

Première question: à quoi ce retard est-il dû? Comment peut-on l'expliquer et est-ce que de nouvelles priorités ont été adressées à la SPGE ou aux intercommunales?

Plus particulièrement par rapport à IPALLE, et là je me réfère à une déclaration qui a été faite par le Président d'IPALLE qui est notre ancien collègue, M. Delannois, et qui a déclaré qu'IPALLE était la seule intercommunale de toute la Wallonie à ne pas

avoir été épinglée par l'Europe et la seule à être pénalisée au niveau des zones rurales et la seule à payer l'incurie des autres intercommunales.

Est-ce exact ? Est-ce conforme à la réalité que vous connaissez ? Est-il vrai que le Hainaut occidental est sacrifié sur l'autel de réalisations insuffisantes d'autres intercommunales ? Qu'en est-il et comment faire en sorte de pouvoir répondre de manière satisfaisante au souci de l'intercommunale IPALLE ?

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. – La Région wallonne est actuellement confrontée à deux procédures de contentieux relatif au traitement des eaux usées urbaines résiduaires.

Le premier concerne la non-conformité de 37 agglomérations de plus de 10.000 EH qui auraient dû être assainies au 31 décembre 1998.

Le second concerne quelques 131 agglomérations d'une taille entre 2.000 et 10.000 EH qui auraient dû être assainies pour le 31 décembre 2005.

La Région wallonne est fortement exposée à des sanctions financières dans le cadre du premier contentieux.

Pour ce qui concerne IPALLE, seule l'agglomération de Mouscron a été épinglée dans l'avis motivé du 26 juin 2009 pour non-conformité de la collecte. Cependant, dans sa réponse à la Commission européenne, la Région wallonne a démontré que ce taux de collecte était conforme. Je peux donc vous confirmer le fait qu'IPALLE n'est pas concernée par le contentieux des agglomérations de plus de 10.000 EH.

C'est dans ce contexte que les deux premiers programmes d'investissements de la SPGE ont été majoritairement orientés vers des chantiers relatifs à des agglomérations de plus de 2.000 EH.

Ceci dit, le programme SPGE 2004/2009 a réservé un budget de 147 millions d'euros pour l'assainissement des agglomérations de moins de 2.000 EH. 21.547.000 euros sont destinés à des chantiers gérés par IPALLE.

Il est exact que mon prédécesseur a activé une ligne budgétaire complémentaire de 65 millions d'euros destinée à l'assainissement des agglomérations de moins de 2.000 EH. Ce programme est intégré dans le budget global de 147 millions d'euros.

Ce programme de 65 millions d'euros a été axé en fonction de priorités environnementales liées à la protection des captages, des zones Natura 2000 et des zones de baignades.

Je vous confirme que ce programme sera entièrement exécuté ; les dernières données en ma possession démontrent que :

- 24 % du budget concernent des chantiers en construction ou en adjudication ;
- 45 % du budget concernent des chantiers pour lesquels les études ont été approuvées par la SPGE ;
- 31 % du budget concernent des chantiers en cours d'études au niveau des Organismes d'assainissement agréés.

Je tiens donc à temporiser quelque peu le retard enregistré dans l'exécution de ce programme.

Par ailleurs, j'ai interrogé la SPGE sur les modalités qu'elle comptait appliquer pour accélérer les investissements dans ce secteur.

Je reviendrai vers vous dès que des éléments de réponse satisfaisants m'auront été apportés.

Pour ce qui concerne le programme d'investissement 2010/2014, le Conseil d'Administration de la SPGE a fait une proposition d'un programme de l'ordre de 288 millions d'euros. Ce montant correspond au tiers du programme antérieur, ce qui est une préoccupation en soir. La programmation initiale de la SPGE ne vise que des agglomérations de plus de 2.000 EH.

Mon cabinet et moi-même sommes en faveur d'un rééquilibrage de ce programme qui devrait envisager des actions spécifiques en matière de l'assainissement des agglomérations de moins de 2.000 EH notamment en lien avec les objectifs environnementaux de la Directive Cadre Eau.

À cet effet, des moyens financiers alternatifs devront être dégagés via l'optimisation des principes de récupération des coûts.

Dans cette optique, un groupe de travail sera d'ailleurs mis en place très prochainement sous l'égide de mon Cabinet, notamment en vue de respecter l'article 7 de la directive relative au traitement approprié des agglomérations de moins de 2.000 EH.

Un programme complémentaire devra voir le jour et devra permettre d'envisager, suivant des choix de technologies appropriées, l'assainissement des agglomérations de moins de 2.000 EH.

Je n'hésiterai pas à revenir vers vous sur ce dossier complexe qui ne manquera pas d'évoluer dans les prochains mois et années.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il a confirmé le retard, donc, je pense qu'on peut dire globalement que les déclarations du président d'IPALLE étaient conformes à la réalité, même si vous tempérez un peu dans le cadre de l'exécution. Je peux comprendre que vous deviez encore disposer d'un certain nombre d'informations pour complèter cette discussion, mais je sais, pour l'avoir vécu dans d'autres questions, que lorsque vous dites que vous revenez vers les parlementaires, vous le faites. Je tiens d'ailleurs à vous remercier à cet égard-là parce que ce n'est pas toujours le cas.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. – Vous le dites alors qu'il n'y a plus personne dans la commission pour vous entendre.

M. Crucke (MR). – Dans votre cas, je peux confirmer que c'est le cas. Je n'hésiterai pas à le dire quand il faut, pour que cela puisse continuer à se faire.

J'ai bien entendu aussi ce que vous avez appelé le rééquilibrage, c'est important. Je ne voudrais pas, sans vouloir faire de sous-localisme, qu'IPALLE qui est une intercommunale qui travaille vraiment bien, et dans lequel le suivi se fait très régulièrement, je ne voudrais pas qu'on perde le sérieux avec lequel le travail a été fait et le suivi de ce travail également.

M. le Président. – La séance est levée. Je vous souhaite une bonne soirée.

- La séance est levée à 17 heures 25 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Binon (MR)

M. Borsus (MR)

Mme Cremasco (Ecolo)

M. Crucke (MR)

Mme de Coster-Bauchau (MR)

M. de Lamotte, Président

Mme Defraigne (MR)

M. Desgain (Ecolo)

M. Di Antonio (cdH)

M. Dupont (PS)

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

M. Jamar (MR)

M. Langendries (cdH)

M. Mouyard (MR)

M. Onkelinx (PS)

Mme Reuter (MR)

Mme Simonis (PS)

M. Stoffels (PS)

M. Walry (PS)

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
CDT	Cellule de Développement territorial
CEO	Chief executive office
CIPE	Conférence interministérielle de politique étrangère
CPAS	Centre public d'aide sociale
CRAT	Commission régionale d'aménagement du territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DGO	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques
DGO4	Direction générale opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie
DPR	Déclaration de politique régionale
DPVNI	Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité
FEGE	Fédération des Entreprises de Gestion de l'Environnement
MET	Ministère wallon de l'Equipement et du Transport
NAC	Nouveaux animaux de compagnie
OWD	Office wallon des déchets
PCB	Polychlorobiphényls
RAVEL	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
RESAter	Relance économique et simplification administrative
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du transport
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SNCB	Société nationaledes chemins de fer belge
SNCV	Société nationale des chemins de fer vicinaux
SOGEPA	Société de gestion de participations
SPAQUE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
SPGE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
TEC	Transport en commun
UE	Union européenne
UWE	Union wallonne des entreprises
IWEPS	Institut wallon des l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique
ZACC	Zone d'aménagement communal concerté