C.R.I.C. N° 107 (2010-2011)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

COMPTE RENDU

INTEGRAL

Séance publique de Commission*

Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité

Mardi 1er mars 2011

*Application de l’art. 151 du règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 6

Organisation des travaux..... 6

Examen de l'arriéré

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

Méthodologie d'évaluation du CWATUPe
Organisation des travaux..... 7

SPAQuE - Visite à Carcoke le jeudi 24 mars
Modalités pratiques de la visite..... 7

Visite à SOS Planète à Liège : fixation d'une date..... 7

Proposition de décret en vue d'instaurer une prime régionale pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, déposée par MM. Dodrimont et Consorts (Doc. 305 (2010-2011) - N°1)..... 7

Désignation d'un rapporteur..... 7

Exposé de l'auteur de la proposition

Orateurs : M. le Président, M. Dodrimont..... 8

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, Mmes Cremasco, Simonis, MM. Di Antonio, Dodrimont, Senesael, Dupont, Borsus..... 10

Vote..... 18

Confiance au rapporteur..... 18

Rapport d'activités 2009 de la Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques (DGO2)..... 18

Désignation d'un co-rapporteur..... 18

Echange de vues

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 18

Rapport annuel 2009 de la SA AQUAWAL..... 19

Reprise de la séance 19

Désignation d'un rapporteur..... 20

Exposé de M. Prevedello, Conseiller scientifique AquaWal

Orateurs : M. le Président, M. Prevedello, Conseiller scientifique Aquawal, M. Husson, Président d'Aquawal, Mme Vertongen, Directrice d'Aquawal..... 20

Echange de vues

Orateurs : M. le Président, MM. Borsus, Di Antonio, Dupont, Mme Cremasco, M. Prevedello, Mme Vertongen, M. Husson..... 23

Organisation des travaux (Suite)..... 27

Questions orales

Question orale de Mme Bertouille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilite, sur « l'évaluation de l'arrêté du Gouvernement wallon fixant les conditions sectorielles des établissements crématoires»

Orateurs : M. le Président, Mme Bertouille, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 27

Question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilite, sur « les « archis » flinguent les Wallons »;

Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilite, sur « un bouwmeester wallon pour faire quoi ? »

Orateurs : M. le Président, Mmes Reuter, Cremasco, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 28

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la zone de réservation pour la liaison CHB »

Orateurs : M. le Président, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 32

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les dernières évolutions du dossier de la RN54 »

Orateurs : M. le Président, M. Binon, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 33

Question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la modification du plan de secteur de Charleroi afin d'y développer une infrastructure ferroviaire »

Orateurs : M. le Président, M. Dupont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 35

Reprise de la séance..... 37

Questions orales (Suite)

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le projet de liaison plateau-vallée au centre de Dinant »

Orateurs : M. le Président, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 37

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les modes de régulation du marché du carbone »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 38

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la non-transposition de la directive européenne visant à améliorer la qualite de l'air »

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, 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 « le traitement des boues de dragage de catégorie B à Laplaigne »

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 40

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les constatateurs environnementaux »

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

Question orale de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'application du décret du 5 juin 2008 relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions et les mesures de réparation en matière d'environnement »

Orateurs : M. le Président, M. Bayet, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 42

Question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût-vérité en matière de déchets»

Orateurs : M. le Président, M. Dupont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 44

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les algues bleues »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 45

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le projet d'incinérateur de Givet »

Orateurs : M. le Président, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 46

Organisation des travaux (Suite)

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels..... 47

Questions orales (Suite)

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « « des militaires pour sécuriser les transports publics » »

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 48

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les filtres à particules pour les bus »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 49

Liste des intervenants..... 51

Abréviations courantes..... 52

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 58 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. Veuillez excuser mon retard, mais il y avait des bouchons sur l'autoroute.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Defraigne sur « le non-respect du permis d'environnement pour le HF6 par ArcelorMittal » ;
- M. Noiret sur « les galeries et puits présents dans le sous-sol wallon » ;
- M. Prévot sur « la présence de militaires dans les transports en commun » ;
- M. Zrihen sur « l'impact des bandes réservées aux bus sur la mobilité » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont transformées en question écrites.

Les questions orales de :

- M. Crucke sur « le second refus du Conseil d'État dans le dossier Elsa » ;
- M. Crucke sur « la scission de l'Ordre des architectes de Belgique et la représentation de l'Union wallonne des architectes(UWA) » ;
- M. Bayet sur « la simplification des procédures concernant les plans communaux d'aménagement » ;
- M. Bolland sur « la situation de l'ISSeP » ;
- Mme de Coster-Bauchau sur « la transposition de la directive européenne relative aux déchets » ;
- M. Borsus sur « la mise en œuvre du « décret sols » » ;
- M. Borsus sur « l'appel à projets pour les villes pilotes cyclables » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

EXAMEN DE L'ARRIÉRÉ

M. le Président. – Comme la Conférence des présidents en a décidé, on va systématiquement indiquer, lors de chaque commission, l'examen de l'arriéré, ce qui permettra aux commissions d'organiser leurs travaux et de ne pas arriver, le jeudi, en Conférence des présidents, et devoir reposer des points.

Je vous suggère, si vous avez des choses à demander sur l'arriéré, que l'on puisse les organiser ensemble, de manière progressive. Je compte, en tout cas en ce qui me concerne, inscrire les rapports d'activité qui nous arrivent, parce que nous en recevons un nombre considérable. J'essaie d'apurer le passé avant que les rapports suivants n'arrivent, de manière méthodique.

En ce qui concerne l'examen de l'arriéré, sauf si vous me suggérez d'autres choses, j'ai une demande de M. Lebrun qui m'a fait savoir qu'il souhaitait inscrire la proposition de décret qu'il a déposée, numérotée Doc. 340.

Je proposerais aussi avant de vous passer la parole, Monsieur le Ministre, de déposer les deux prochains rapports d'activités 2009 qui sont à l'arriéré puisqu'on en est toujours à ces exemples-là.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Concernant la proposition de décret de M. Lebrun, c'est une disposition qui est reprise. L'objet de la proposition est repris dans le décret programme qui est passé en première lecture au gouvernement. Je ne sais donc pas si c'est pertinent de le mettre maintenant à l'ordre de jour. Je le signale, le décret programme n'est pas encore adopté de manière définitive.

M. le Président. – C'est comme la commission l'entend. De toute façon, on peut la présenter et ensuite procéder à l'échange de vues lors du débat sur le décret programme. Je pense que l'on peut l'obtenir.

Je déposerai les rapports d'activité CRAT et AWAC pour la fois prochaine.

Je précise toujours qu'il y a, ce midi, une réunion de groupe concernant la proposition de M. Binon. C'est pour cela que je ne l'ai pas réinscrite. J'attends que les groupes me reviennent par rapport à cela.

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DU CWATUPE

Organisation des travaux

M. le Président. – Concernant la méthode d'évaluation du CWATUPe, pour votre bonne information sur la méthode, il y a eu hier, une réunion de travail entre les quatre groupes du parlement. Nous nous sommes entendus sur une procédure en fonction du fait que l'évaluateur, c'est une personne, le parlement, c'en est une autre, que l'évaluateur fait son travail pour le gouvernement et que le parlement fera son travail parlementaire en auditionnant un certain nombre de personnes. Chaque groupe nous a remis à dater d'hier soir ou de ce matin, toute une série de personnes qu'il souhaitait éventuellement auditionner.

Nous avons fait un tableau synoptique, mais excusez-moi on n'a pas encore eu le temps de l'examiner. Je vais vous le transmettre en courant de matinée. Nous avions décidé :

- de travailler sur six objectifs plus le *benchmark* avec une dimension transversale ;
- de préciser un certain nombre de questions pour pouvoir, lors des auditions, permettre aux invités de se positionner par rapport à certaines questions dans un document écrit et puis dans l'audition, de pouvoir intervenir de manière orale pour faire avancer les points les plus importants ;
- de mettre en place ces auditions les jeudis après-midi de semaine Région wallonne. Je vous préviens donc déjà dès maintenant. Bloquez dans vos agendas les jeudis de 14 heures 30 jusque début de soirée, tous les jeudis de semaine Parlement wallon et ce, jusqu'aux grandes vacances.

Je pense qu'on ne va pas aller plus loin maintenant. Le groupe technique va continuer à se voir. Je ferai peut-être le point à 14 heures aujourd'hui sur la situation, car je sais bien qu'il y a des contacts qui vont se passer dans la matinée.

Je préfère avoir un modèle et une méthodologie bien au point avec laquelle nous sommes d'accord entre nous pour ne pas avoir de difficulté, car nous allons partir pour sept ou huit séances d'auditions.

Il y a des documents qui vont circuler dans la matinée et je verrai avec vous à 14 heures si nous pouvons avancer sinon, nous nous reverrons après la semaine de carnaval ou bien alors, nous laisserons la place à une délégation d'un petit groupe qui peut avancer et nous travaillerons alors par courriel.

SPAQUE — VISITE À CARCOKE LE JEUDI 24 MARS

Modalités pratiques de la visite

M. le Président. – Pour la SPAQuE, il y a une visite à Carcoke et on avait acté le fait d'y aller. Vous allez donc recevoir une invitation par courriel, mais bloquez l'agenda : c'est le jeudi 24 mars en matinée.

C'est une visite organisée par la SPAQuE et ils nous retiennent un déjeuner, m'ont-ils fait savoir.

La seconde visite est programmée pour le 5 mai en matinée.

Vous allez recevoir des courriels de confirmation et des précisions pour les lieux de rendez-vous, *et cætera*.

VISITE À SOS PLANÈTE À LIÈGE : FIXATION D'UNE DATE

M. le Président. – Concernant la visite de SOS Planète à Liège, nous avions initialement prévu d'y aller le 3 mars, mais ce ne sera pas possible. Je vais vous relancer par courriels afin que nous puissions y aller. L'exposition est prolongée jusqu'au mois de juillet. Je reviendrai vers vous pour une fixation de date définitive lorsque nous aurons pris les accords sur deux ou trois dates possibles avec les organisateurs de l'exposition, probablement, dans le courant du mois de mai également. Nous profiterons du beau temps.

Je vous remercie pour cette organisation des travaux. Nous allons partir vers des travaux soutenus.

PROPOSITION DE DÉCRET EN VUE D'INSTAURER UNE PRIME RÉGIONALE POUR L'ACHAT D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, DÉPOSÉE PAR MM. DODRIMONT ET CONSORTS (DOC. 305 (2010-2011) — N°1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret en vue d'instaurer une prime régionale pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, déposée par MM. Dodrimont et Consorts.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – Mme Cremasco est désignée à l'unanimité en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Exposé de l'auteur de la proposition

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vais vous livrer un *scoop* : la DPR est formidable pour tous les amoureux de la petite reine, pour tous ceux qui pensent que le vélo peut être un moyen de déplacement efficace. Cette DPR ouvre beaucoup de perspectives. Elle est relativement fouillée sur le thème du déplacement doux et on peut apprécier la volonté qui semble présente au sein de cette majorité de faire du vélo une priorité. Que ce soit sur le thème du RAVeL, sur le thème de la facilitation d'utiliser du vélo dans le cadre de certains déplacements qu'ils soient professionnels ou autres. Je pense qu'il y a une réelle volonté en ce sens — qui est du moins affichée à travers ce texte — et je vous en félicite. J'avais eu l'occasion de le dire lorsque vous l'aviez défendu au début de cette législature qu'il me semblait que les perspectives étaient en tout les cas, très valables sur ce terrain.

Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, si je propose aujourd'hui un texte, c'est en quelque sorte pour aller dans cette même direction tracée par la DPR et pour faire une proposition modeste, mais qui peut à mon sens aider à ce que le vélo soit encore plus utilisé dans notre région, faire en sorte qu'a l'instar de pays proches, de régions proches, le vélo soit plus utilisé. Quand on parle de la Communauté flamande, on sait à quel point, ce mode de déplacement est utilisé d'une manière beaucoup plus efficace et répandue que chez nous. On peut aussi parler des Pays-Bas. On sait combien les Néerlandais sont amateurs de la petite reine et qu'ils l'utilisent dans le cadre de leur quotidien. On compte d'ailleurs des milliers et des centaines de milliers de vélos vendus chaque année dans ces régions et ces pays. Pour les Pays-Bas, 1 400 000 vélos ont été vendus en 2009 par rapport à une population qui n'est pas beaucoup plus élevée que celle de l'ensemble de notre pays. On mesure ô combien notre pays rencontre un succès là-bas. En Flandre, je n'ai pas de statistiques à vous offrir, mais je pense que là aussi, les chiffres quant au nombre de vélos qui existent sur le territoire flamand par rapport à la population de cette région est considérables.

Pourquoi le vélo est-il plus répandu chez eux ? Pourquoi le vélo fonctionne-t-il comme outil de déplacement de façon quotidienne pour tous ces amis placés au nord par rapport à notre région ? Certainement parce que le profil, le terrain est un peu différent du nôtre. Cela fait aussi le charme de notre belle région, mais nous vivons dans un territoire vallonné. Nous vivons dans des endroits où il faut bien en convenir, le déplacement à vélo n'est pas toujours ce qu'il y a de plus facile.

Si nous rencontrons parfois des difficultés pour faire des distances qui ne sont pas toujours nécessairement longues, c'est parce que cette déclivité est quelque chose de bien réel.

Certains y ont pensé et donc, dans de nombreux pays, je peux citer l'exemple de la France, il y a un développement de ce vélo que j'appellerais un peu « d'assisté » où on a une petite aide qui ne remet pas en cause finalement l'essence même du vélo qui est un mode de déplacement pour lequel il faut se mouvoir, il faut bouger, il faut produire de l'énergie et on a donc cette assistance qui est à mon sens, la bienvenue dans les régions telles que la nôtre.

Aux Pays-Bas, même si c'est plus plat, 200 000 vélos à assistance électrique ont été vendus en 2009. On dit que c'est un pays plat et uniquement plat. Quand on assiste à l'arrivée de l'*Amstel Gold Race* qu'un grand champion de notre région a remporté l'année dernière, on se rend compte qu'il y a aussi des côtes aux Pays-Bas. C'est d'ailleurs pour cela que M. Gilbert a remporté l'*Amstel Gold Race* en 2010. Les néerlandais ont donc compris que s'ils utilisaient régulièrement leur vélo pour leurs parcours plats, il y a aussi des côtes pour lesquelles une assistance n'est pas négligeable pour pouvoir les franchir et pour pouvoir continuer à utiliser son vélo par rapport au choix qui est posé en termes de déplacements.

Nous en convenons, c'est extrêmement difficile même si on en a la volonté de se rendre à un rendez-vous professionnel surtout après avoir fait des efforts plus importants que ce que l'on peut faire quand la déclivité du terrain ne l'oblige pas. Il est clair que c'est extrêmement difficile de se rendre à un rendez-vous en transpiration et autre. Convenons donc que l'effort qu'il faut fournir à certains moments pour pouvoir se déplacer est une entrave à l'utilisation du vélo notamment, dans le cadre autre que celui du loisir. Évidemment, quand on pratique le vélo pour son plaisir, on n'a pas peur de transpirer, mais on a évidemment les moyens de pouvoir, après l'effort, prendre une bonne douche ce qui n'est pas toujours possible dans le cadre de déplacements que je vais qualifier de professionnels.

Monsieur le Président, ce que je propose ici, c'est l'instauration d'une prime régionale, d'une prime que l'on pourrait limiter à 25 % du montant d'achat du vélo à assistance électrique dont question avec un plafond de 400 euros — ce qui semble être un encouragement assez important quand on sait que les prix pour ce type de vélo oscillent entre 1 700 et 3 300 euros. C'est ce que j'ai pu obtenir comme information. On en trouve parfois pour un prix moindre, mais il faut dire que les vélos de ce type dont le prix peut parfois atteindre dans les grandes surfaces que je ne nommerai pas quelques 1 000 euros, se révèlent peu recommandable comme vélo à assistance électrique efficace puisque la qualité des batteries ne permet pas réellement une utilisation dans le sens où je souhaite la proposer aujourd'hui.

Sur le plan énergétique, tout simplement, on peut estimer cette assistance à 15 euros par an pour le coût de l'électricité consommée pour quelqu'un qui se déplacerait à environ trente kilomètres par jour. Donc, on peut qualifier cela comme étant particulièrement peu significatif en termes de dépenses énergétiques, un kilowatt/heure par 100 km, donc quantité quasi négligeable. On peut aussi évidemment se référer à ce que l'Union européenne précise dans ses directives pour qualifier le vélo qui pourrait faire l'objet de cette prime. On peut aussi prendre en référence, comme je l'ai dit tout à l'heure, ce qui a été fait en d'autres endroits, notamment à la Mairie de Paris qui a instauré une prime tout à fait équivalente à celle que je propose et qui rencontre, d'après ce que j'en sais, un succès important. On peut aussi regarder ce qui se fait dans certaines communes belges, il faut aussi le souligner, comme Jurbise qui a aussi embrayé sur cette idée. Pourquoi ne pas aller vers quelque chose qui serait stimulant au niveau de l'ensemble de la Région wallonne ?

Pour assurer le financement de ces primes qui seraient versées, si ce parlement suit la proposition, à toute personne qui voudrait acquérir ce type de vélo, je pense au fonds énergie. On sait que si ce système de déplacement devait se généraliser, on réduirait drastiquement la consommation d'énergie par rapport à l'usage d'un véhicule automobile et on sait que le fonds qui est alimenté notamment par les amendes pour non-respect des quotas de certificats verts, verra certainement un accroissement par rapport à ce fonds puisqu'on le sait, les quotas à l'horizon 2012 devraient croître de façon assez importante et permettre des capacités financières au dit fonds plus importantes. Je pense que s'il y a une dépense générée par cette prime qui serait versée pour un grand nombre de nos concitoyens, je l'espère, elle serait évidemment compensée par l'utilisation du fonds énergie. Je pense que c'est quelque chose d'intéressant.

Dans le texte que j'ai pu vous transmettre, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, on détermine quel type de vélo à assistance électrique pourrait rencontrer l'agrément et donc permettre à son heureux propriétaire de bénéficier de cette prime. On propose un taux de 25% par rapport au montant réellement dépensé pour l'achat du vélo avec un maximum de 400 euros, je le répète. On espère que cette prime sera de nature à permettre à beaucoup de nos concitoyens d'effectuer toute une série de petits déplacements, qui peuvent parfois être de 30 ou 40 kilomètres par jour, pourquoi pas, dans le cadre notamment de déplacements professionnels et de déplacements au quotidien. Les gens aimeraient, souhaiteraient, espéreraient pouvoir faire ces choses à vélo, mais il faut bien en convenir, sans cette assistance électrique, il est très difficile de les accomplir. Aux Pays-Bas, 200 000 vélos ont été acquis par les Néerlandais en 2009. Pourquoi ne pas faire le pari que pour notre région, nous pourrions vraiment développer un intérêt par rapport à cela et donc voir de plus en plus nos routes se vider de toute une série d'usagers qui pourraient remplacer le déplacement qu'ils font avec leur voiture par un déplacement en mode doux, non polluant, avec ce vélo ?

Les caractéristiques prévoient que l'on ne va pas plus vite que 25 km/heure sinon l'assistance électrique se coupe. Donc, il n'est pas question ici d'avoir un mode de déplacement qui remplace le vélomoteur ou la moto. On est donc tout à fait dans quelque chose qui est une assistance à un effort déployé par l'utilisateur. On a un moteur inférieur à 250 watts pour ne pas avoir des véhicules ou en tout cas un vélo qui développe les mêmes caractéristiques que des deux roues motrices. On est vraiment ici dans le cadre de l'utilisation d'un vélo avec cette petite aide pour franchir à un certain moment les difficultés causées par le relief ou qui peut aider aussi parfois des personnes moins vaillantes que d'autres, qui souhaiteraient quand même utiliser le vélo, mais qui n'ont pas nécessairement les capacités physiques pour utiliser un vélo que je qualifierais d'ordinaire.

J'ai une dernière petite anecdote à livrer avec d'en terminer, Monsieur le Président, si vous le voulez bien. Il y a peu de temps, j'assistais, sur le territoire de ma commune, à une réunion avec un fonctionnaire de la Région wallonne, quelqu'un qui m'a expliqué qu'il ne se déplaçait pour tout son travail en faveur de notre institution, qu'à l'aide du transport en commun, ce qui est très bien, mais qu'il ajoutait à ses déplacements en transports en commun, l'utilisation d'un vélo. Donc, cette personne prend son vélo, peut-être pas quotidiennement, mais chaque fois qu'elle doit effectuer un déplacement vers les communes. Ce fonctionnaire s'occupe de développement durable, donc, à certaines occasions, il rencontre les autorités communales chez elles. Je l'ai vu un jour sur nos routes, où après avoir pris le train, il avait un petit vélo qu'il avait eu le souci d'embarquer pour venir nous rejoindre.

Malheureusement, vous qui connaissez un peu la commune, la réunion n'était pas prévue à Aywaille, mais à Harzée et donc, quand moi-même je me suis rendu malheureusement avec ma voiture, à cette réunion à Harzée, j'ai dépassé quelqu'un que je ne connaissais pas, qui était avec un vélo. Je voyais une espèce de petit vélo et quelqu'un qui, malheureusement pour lui, trimait relativement pour arriver vers Harzée puisque c'est en légère montée, mais continue, pendant plusieurs kilomètres. Quand il est arrivé à notre réunion, avec un retard assez important, on a pu en parler ensemble. Il a d'ailleurs été plus vite pour retrouver la gare sur le chemin du retour, mais c'est vrai que si cette personne avait disposé d'un vélo électrique, elle serait arrivée à l'heure à notre rendez-vous et aurait certainement été plus à l'aise pour participer à notre réunion. Parce qu'il a dû le faire dans des conditions difficiles, en

transpiration. Ce n'est évidemment pas un reproche pour cette personne que j'encourage à continuer à mener ses activités au service de notre région avec l'utilisation de ce mode de déplacement, transports en commun et puis vélo en plus, il s'agit véritablement d'un fonctionnaire trois étoiles pour notre région, mais je pense que si cette personne disposait d'un vélo à assistance électrique, sa production au service de notre région serait plus importante et il pourrait travailler dans de meilleures conditions.

Voilà, C'est sur cette petite anecdote que je voulais terminer mon plaidoyer en faveur de l'instauration de cette prime. On en a décrit le mécanisme suivant les conditions habituelles et je suis à la disposition de chacun pour éventuellement améliorer ce texte ou le rendre compatible. Je pense qu'il s'inscrit déjà, dans la droite ligne de cette Déclaration de politique régionale 2009-2014, mais tout est perfectible et je suis ouvert à toute discussion sur le sujet. J'espère que vous ferez bon accueil, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à cette proposition.

Discussion générale

M. le Président. – Merci, Monsieur Dodrimont. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président, merci Monsieur Dodrimont pour votre proposition.

C'est vrai que c'est un sujet important, qui pourrait peut-être apparaître à d'aucuns comme anecdotique, mais ce ne l'est pas. J'aime bien votre définition, parce que je pense que le but d'encourager le vélo n'est pas de ne plus faire d'efforts physiques, mais l'intérêt du vélo à assistance électrique est de pouvoir rendre accessible àvélo une série de trajets qui le sont difficilement autrement en raison principalement du relief.

Et l'exemple que vous prenez de ce point de vue est intéressant, le lien entre le vélo et le transport en commun est évidemment particulièrement intéressant : si on peut, via un vélo électrique notamment, dans le trajet domicile-gare ou arrêt de bus, faciliter le fait qu'un certain nombre de personnes puissent passer sur le transport en commun alors que c'est assez difficile pour elles de le faire sans assistance électrique, c'est vrai que c'est un potentiel extrêmement important à l'échelle de la région.

Il y a plusieurs éléments. D'une part, dans le dispositif que vous proposez, j'ai une série de choses à dire, je vais y venir, mais d'autre part, d'une certaine façon, on est un peu trop tôt pour avoir ce débat parce que nous avons mis en place, un plan transversal Wallonie cyclable à l'échelle du gouvernement qui concerne l'ensemble des départements. En effet, je pense que pour développer la pratique du vélo, et je répète qu'il y a vraiment un potentiel énorme à la fois quand on compare les chiffres, les statistiques wallonnes et flamandes, et simplement un potentiel de diminution d'utilisation de la voiture et de quantités de voitures sur les routes, c'est un potentiel énorme, mais la première chose est de s'organiser transversalement, ce que nous avons fait. Cela concerne donc l'ensemble des départements puisque, de manière plus ou moins importante, chaque département est amené à contribuer à rendre l'usage du vélo plus facile. Donc, ce plan a démarré, nous avons désigné depuis quelques mois un *manager* vélo, c'est tout à fait nouveau aussi, et la première étape phare de ce plan — mais il y a toute une série d'autres étapes qui sont lancées avec un comité d'accompagnement transversal qui a été mis en place — c'est évidemment la désignation des communes pilotes Wallonie cyclable qui seront sélectionnées, qui ont déjà été une première fois sélectionnées et puis qui seront réduites en nombre dans le cadre d'une deuxième sélection en fin de cette année pour concentrer les moyens en matière de développement du vélo.

Pourquoi est-ce un peu prématuré ? Parce que je pense que la prime à l'achat sans autre condition, sans autre encadrement, n'est pas forcément la meilleure solution ni la seule solution. Ce que nous devons viser, c'est avoir une utilisation plus grande du vélo, et donc aussi du vélo électrique lorsque cela permet d'utiliser le vélo, ce que l'on ne ferait pas nécessairement sans l'assistance électrique. Mais il n'est pas du tout certain que ce soit la prime à l'achat qui le permette le plus facilement.

D'abord, il y a deux éléments sur le plan financier un peu contradictoires sur le plan financier, c'est le fait qu'un vélo électrique est relativement cher à l'achat et donc, même avec une prime de l'ordre de celle que vous proposez, cela reste néanmoins peu accessible pour tout un chacun. Je ne pense donc pas que la prime permette sur le plan social l'accès à l'ensemble des catégories sociales pour l'achat d'un vélo électrique. Mais par contre, pour ceux qui font vraiment le calcul d'avoir un vélo électrique à la place d'une voiture ou d'une deuxième voiture par exemple, à ce moment-là, c'est extrêmement intéressant déjà aujourd'hui, sans prime. Donc, on est là sur un double calcul dont il faut bien se rendre compte.

Par ailleurs, il y a différents types d'aide possibles au-delà de la prime, c'est notamment le fait de miser sur la collaboration avec les employeurs, les plans de mobilité des entreprises, de voir dans le cadre des déplacements professionnels s'il est

possible d'utiliser des parcs de vélos électriques, dans quelles circonstances et de quelle façon on peut les mettre en place. Vous citez par exemple le cas d'un fonctionnaire qui aurait l'utilité d'un vélo électrique. Il peut y avoir, et c'est déjà en cours de réalisation, des parcs de vélos électriques pour les administrations mais par exemple, dans le cas que vous citez, il s'agit de se rendre à un endroit donné en utilisant le train plus le vélo. Cette personne vraisemblablement a utilisé un vélo pliable, ce qui n'existe pas aujourd'hui à ma connaissance en vélo électrique. Donc, le cas que vous citez ne fonctionne pas ou alors, il faudrait avoir un vélo électrique, sur place, à la gare, ce qui est encore un autre schéma et qui n'est pas alors concerné par un système de primes à l'achat, mais plutôt d'un système soit de location, soit de mise à disposition.

Donc, je pense que vous posez une très bonne question et que l'objectif est parfaitement louable, mais à ce stade-ci, je ne suis pas du tout convaincu que votre réponse soit la meilleure ou, en tout cas, certainement pas la seule. Par ailleurs, il y a aussi une question budgétaire, c'est clair. Vous savez que les moyens budgétaires sont limités et donc, des priorités ont été déterminées en matière de mobilité. C'est d'une part la concentration des moyens sur un certain nombre de communes qui seront sélectionnées sur un projet cyclable très développé pour avoir vraiment des communes pilotes. Ces communes pourraient très bien imaginer, dans le panel de l'ensemble des choses qu'elles envisagent, de mettre en place des primes à des vélos électriques ou des locations de vélos ou des prêts de vélos.

D'autre part, bien entendu, nous avons toute la politique des transports en commun où comme vous le savez, un grand effort a été fait par le gouvernement pour limiter au maximum et réduire quasiment à rien le déficit, en tout cas pour cette année, au niveau des transports en commun, donc consolider l'offre et toute l'intermodalité qui va avec.

En annonçant une prime qui, à mon sens, devrait plutôt être du ressort du gouvernement — ici, vous allez loin dans le dispositif décrétal par rapport à l'attribution de la prime, mais c'est encore une question technique ou juridique -, j'ai peur qu'on crée un appel d'air par l'octroi de primes de cette nature, qu'on donne une envie importante à un marché, qu'on contribue peut-être à développer trop fortement, trop rapidement, un marché, pour lequel on sera de toute façon obligé de limiter le budget. Ou alors, il faut que vous m'expliquiez où vous prenez l'argent pour le faire, puisque vous évoquez les éco bonus. Mais les éco bonus et éco malus sont déjà budgétés, rentrés en dépenses. Comme vous le savez, cela a plutôt coûté que rapporté ces dernières années. Je ne pense pas qu'on ait là une recette nouvelle. Il faut donc savoir où on prend l'argent pour le faire. Je ne voudrais pas qu'on dise: «*Finalement, on octroie quelques primes puis le budget est terminé et les autres, tant pis, ils n'en auront pas*». C'est créer un espoir qui n'est pas raisonnable.

Je trouve que vous posez un bon débat, une piste intéressante parmi d'autres. Pour moi, c'est prématuré de prendre une décision comme celle-là, à la fois dans la situation budgétaire que nous connaissons et dans le débat transversal sur le développement de la politique cyclable que nous avons mise en place.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je voulais aussi remercier M. Dodrimont d'amener le débat sur le vélo électrique qui, bien entendu, nous agrée beaucoup. Vous avez raison de dire que, pour certains modes de déplacement ou pour certaines personnes, il y a un plus à avoir un vélo électrique, surtout en termes de remplacement à la voiture. On peut avoir un confort, arriver plus ou moins sec au boulot. En termes de remplacement de la voiture et en termes de rapport de confort, pour des kilomètres qui sont jouables avec un vélo assisté électriquement, c'est tout à fait une piste qu'on soutient et qu'on doit très certainement pouvoir creuser.

Par ailleurs, M. le Ministre évoquait le fait que, quand on prend l'argument purement économique pour organiser ce transfert modal de la voiture classique vers le vélo à assistance électrique, c'est déjà un gain économique énorme. Si le consommateur était rationnel, beaucoup — au nombre de kilomètres parcourus relativement faible, ou en tout cas jouable avec un vélo à assistance — feraient le choix rationnel d'un vélo électrique. Or, ce n'est actuellement pas le cas.

J'ai fait des petits calculs. Je voix que, par exemple, pour 3000 kilomètres parcourus sur un an — et un de nos conseillers le fait très facilement -, c'est réellement amorti. Donc, l'argument purement économique de remplacement de la voiture par le vélo électrique devrait être un choix du consommateur qui devrait être rationnel. Or, on constate que ce n'est pas le cas. Vous ouvrez là un débat très important sur l'usage en tant que tel et la promotion de l'usage.

On a déjà évoqué plusieurs choses, mais ce que je voudrais repréciser, c'est notamment tous les lieux, non seulement de sécurisation des vélos — où on peut les laisser, où on est sûr qu'ils ne disparaissent pas -, mais d'aussi recharge du vélo. Que ce soit dans les espaces vélos partagés, les expériences Villo!, d'éventuelles expériences pour l'administration à mettre en œuvre, tout cela nous semble très intéressant. Je pensais aussi à des locaux dans le cadre de nouveaux immeubles collectifs. On sait combien c'est plus intéressant de changer les pratiques, ou en tout cas de mettre de nouvelles

pratiques sur l'éventuel usager qui arrive dans un nouveau bâtiment et qui n'a pas encore eu le temps de s'installer dans une pratique de la voiture, par exemple, de lui offrir l'opportunité de locaux de recharge, de pouvoir recharger éventuellement son vélo dans un point Villo ! proche d'une gare, de le laisser dans un endroit sécurisé. Tout cela organise ce transfert modal qui, je le rappelle et j'insiste, visiblement ne se fait pas. En tout cas pas dans les proportions que vous voudriez atteindre, Monsieur Dodrimont, et qu'on rejoint complètement dans ces proportions-là alors que, rationnellement, cela pourrait être le cas. Il manque donc vraiment des facilités à l'usage. En termes d'usage de deniers publics, il nous semble plus intéressant d'aller vers cela et d'aller vers la possibilité d'organiser ce transfert ; qui plus est, un transfert entre le coût de la voiture et le coût d'un vélo à assistance électrique qui pourrait être très profitable aux personnes les plus précarisées, ou qui n'ont pas les moyens de s'offrir facilement une voiture.

C'était un premier argument, pour plaider l'usage du vélo électrique plutôt que l'acquisition en direct, ce qui semble, au niveau du rapport efficacité/deniers publics investis, un meilleur rapport. Monsieur Dodrimont, vous avez vous-même dit que vous étiez ouvert à la discussion. Je pense que, cette modalité-là, on peut très clairement la réfléchir à l'aune des chiffres que je viens d'avancer, de l'efficacité économique qui est là, et du choix rationnel qui n'est pas actuellement rencontré.

En termes d'accessibilité, s'il fallait aussi réfléchir à l'accès et l'acquisition, il est évident qu'acheter un vélo — vous avez vous-même repris les chiffres : 2700 à 3300 euros — n'est évidemment pas accessible à tout le monde. Il faut investir lourdement là-dedans et ce n'est pas la prime de 400 euros qui va permettre à des gens réellement précarisés de sortir les 2000 euros qui restent pour acheter ce type de vélo. Pour nous, il faut absolument réfléchir pour permettre cette accessibilité sociale à tout le monde et ne pas proposer une prime qui ne concernerait que les gens capables d'investir une telle somme. Je peux vous proposer des pistes de réflexion comme les prêts à taux zéro, ou une prime qui est corrigée en fonction du revenu. On peut donc réfléchir toute cette accessibilité aux publics les plus précarisés.

Vous souleviez un autre point qui est aussi intéressant. Ce sont les gens qui ne sont plus capables de faire du vélo, qui ne peuvent pas aller à vélo et avoir tous les bénéfices du vélo, que ce soit pour leur santé personnelle ou pour l'environnement, et qui ne sont pas en mesure de le pratiquer, soit parce qu'ils ont un âge avancé, soit parce qu'ils ont un certain handicap. Un petit bémol qu'on pourrait faire à votre proposition de décret, c'est de ne pas considérer ces facteurs-là comme des facteurs de discrimination positive. Il faut que les gens qui ne peuvent pas faire du vélo normalement puissent, eux, bénéficier d'une aide publique pour, justement, être assistés électriquement dans leurs déplacements. Cela me semble vraiment un point important.

J'en reviens à quelque chose qui est très en lien avec la question de l'usage du vélo, c'est l'aspect économico-environnemental. Quand je dis « économique », ce sont les deniers publics investis par rapport au gain environnemental. On peut imaginer que, si le transfert modal ne se fait pas parmi toutes les couches de la population et dans des proportions importantes, le prix à la tonne de CO_2 économisé via ce genre de prime peut être discuté et discutable. D'ailleurs, je mets ce point-là dans la discussion pour, précisément, l'ouvrir à la discussion avec vous. Si on subsidie des personnes, plutôt que de subsidier l'usage, que ce soit comme M. le Ministre le proposait par rapport à des plans entreprise de mobilité ou, comme je vous faisais moi-même la proposition, les points Villo ! ou l'administration, *et cætera*, si on est plutôt à l'acquisition, on peut imaginer que, alors, le gain sur l'environnement et les déplacements qui sont réellement remplacés, pris aux déplacements voitures, ne sont pas si importants que cela. Je pense qu'on doit avoir une discussion de fond sur, finalement, le prix de cette tonne de CO_2 économisée et avoir une réflexion de fond, justement, sur le nombre de kilomètres qui vont être réellement pris à la voiture.

Dans votre proposition, il n'y a rien qui lie la prime de 25 %, plafonnée à 400 euros, à la preuve ou la dissuasion de kilomètres parcourus en voiture. Il nous semble primordial d'organiser et de contrôler ce gain par rapport à la tonne de CO_2 et par rapport à la consommation, afin de ne pas investir des sommes effarantes dans la tonne de CO_2 économisée. Et Dieu seul sait s'il faut faire des efforts budgétaires et s'il faut économiser des tonnes de CO_2 ! Là, je voulais aussi ouvrir quelques pistes de réflexion par rapport à cela et par rapport aux kilomètres réellement pris sur la voiture. Ne pourrait-on pas conditionner ce type de prime à la disparition d'une voiture ou le nombre de voitures par conducteur ? Il y a des tas de suggestions qui peuvent être faites à ce niveau-là. J'entendais tout à l'heure des suggestions par rapport à la plaque de voiture qui serait rendue pour obtenir un vélo à assistance électrique.

Ce conditionnement — je ne dis pas ces pistes-là à développer -, il faut y réfléchir et être sûr que cela organise un réel lien, étant donné les deniers investis.

Je voulais, enfin, revenir sur l'éventuelle force d'une indemnité vélo, qui n'exclurait pas le vélo électrique, *grosso modo* par rapport aux kilomètres parcourus, sans donner de chiffres. Mais on peut réfléchir cette indemnité vélo en règle générale qui, pour nous, assurerait un transfert modal vers le vélo ou le vélo à assistance électrique, qui ne discriminerait évidemment pas celui-là par rapport à

cela, et qui serait un réel gain par rapport au CO_2 économisé. C'est une réflexion générique qui doit, en tout cas, coexister à côté d'une éventuelle prime pour pouvoir la balancer.

Je pense que j'ai à peu près fait le tour de tous les arguments, en insistant évidemment sur ce transfert modal qui doit être conséquent et avéré en termes d'euros investis par la puissance publique pour l'organiser ; et de l'accessibilité de ce type d'alternative aux plus démunis et à la plus grande population possible.

Je voudrais venir sur un dernier point, qui est un bémol important à la proposition de décret, et que M. le Ministre a soulevé. Je voudrais lui donner une couleur différente. Effectivement, via un décret, cela nous semble une mesure légistique lourde, qui n'a pas la souplesse attendue par rapport à une prime de cette ampleur. On sait combien il est important d'impulser de nouveaux comportements, de changer, d'organiser ce changement, mais on peut très vite imaginer que cette impulsion soit rencontrée et que le transfert s'exerce effectivement et donc, qu'on doive aller, dans des délais plus ou moins brefs, vers un autre type de prime et un autre type de promotion pour l'organiser. Donc, la flexibilité est de mise et n'est pas rencontrée par une proposition de décret et, en l'occurrence, par un décret. C'est pour cela que je vous suggère, Monsieur Dodrimont, à l'aune de ces différents éléments, de réfléchir à tout cela avec nous, et peut-être de revenir dans des délais brefs avec une proposition de résolution au gouvernement, qui pourrait donner des fruits qui incluraient à la fois tous les points de réflexion que je viens de dire, et qui permettraient une flexibilité légale et une flexibilité par rapport à ces différentes primes qui sont très nécessaires pour impulser des nouveaux modes de comportement, mais qui n'ont pas la pérennité d'un décret, en tout cas qui ne doivent pas être coulés avec une certaine pérennité en mode de gestion.

Cela me semblerait donc efficace. Je ne sais pas ce que vous en pensez, Monsieur Dodrimont mais vous vous exprimerez très certainement. Je vous invite très ouvertement et très aimablement — en vous remerciant encore d'avoir soulevé un aussi beau débat — à réfléchir de ces questions avec nous.

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

Mme Simonis (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais tout d'abord indiquer assez brièvement que la proposition de M. Dodrimont ouvre une réflexion très intéressante puisqu'elle nous permet d'appréhender une technologie que nous ne connaissons pas nécessairement. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir si celle-ci se fonde sur une étude spécifique de l'utilisation avenir du vélo à assistance électrique ou bien, s'il s'agit simplement d'une sensation que ce type de vélo pourrait être utilisé largement.

Par ailleurs, je disais que l'esprit de la proposition est intéressant et s'inscrit pleinement dans ce que nous avons dans la DPR puisque celle-ci consacre un large chapitre au développement des outils permettant d'encourager les concitoyens à modifier leurs comportements, leurs habitudes en matière de mobilité et à les inciter à utiliser des modes de déplacement alternatifs.

En ce qui concerne mon groupe, je dirais que nous avons également été dans notre programme, très attentifs à l'octroi notamment de primes relatives à l'achat d'un vélo pour la liaison travail-domicile et inversement. Tout cela fait donc partie d'un projet global. Néanmoins, il y a une ou deux choses qui ne me paraissent pas avoir été envisagées dans la proposition. Sur le fond, la principale c'est que la proposition n'envisage pas du tout de modulation sociale. Dans l'exposé des motifs, M. Dodrimont indique que pour du matériel de qualité, il faut en moyenne débourser entre 1800 et 3300 euros. Force est de constater que cet investissement n'est pas à la portée de tous, mais peut-être M. Dodrimont a-t-il d'autres réalités autour de lui. Il me semble que cela reste relativement important.

Pour le moins, et même si j'en comprends l'esprit, il me semble que cette proposition devrait envisager une modulation avec un plafond de revenus, la prime étant modulée.

Pour ce qui est de la forme, il s'agit d'une proposition de décret. Je comprends bien que M. Dodrimont et son groupe ne soient pas nécessairement attentifs ou vigilants au budget de notre région. Néanmoins, proposer une prime sans autre modalité et dans le même temps, encourager l'utilisation de celle-ci, risque de faire un appel d'air qui n'est absolument pas traité ou modulé. S'il l'était, il serait d'ailleurs complètement inégalitaire.

Tout en gardant les éléments très positifs de la proposition, si nous devions, aller vers cela, il me semble que c'est au gouvernement de prendre un arrêté en la matière. Il lui revient d'envisager une disposition qui s'inscrit pleinement dans notre DPR et qui vise également à rencontrer tout ou partie des objectifs qui sont évoqués dans la proposition de M. Dodrimont.

Je tiens pour ma part, à dire que cette proposition est intéressante. La question est de savoir comment l'intégrer dans le plan global que le ministre a évoqué dans sa réponse et qui me paraît bien plus cohérent et complet qu'une disposition visant une situation spécifique et particulière.

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

M. Di Antonio (cdH). – Brièvement, je partage l'analyse de mes collègues, Mmes Simonis et Cremasco. Je pense que l'objectif est louable. Nous

sommes donc tout à fait favorables à une discussion sur le sujet. À titre personnel, je ne pense absolument pas que le fait d'octroyer une prime doperait vraiment ce mode de déplacement, ce mode de déplacement étant déjà le plus économique. Entre acheter une voiture, l'entretenir, payer tous les frais qui y sont liés et utiliser un vélo électrique, le choix est déjà évident. Les problèmes pratiques font que ce mode de déplacement est peu utilisé : les itinéraires pas toujours *optimums*, l'intermodalité, les problèmes logistiques et pratiques de ce vélo sur les lieux de travail, dans les gares, *et cætera*. Il faut donc voir les choses de manière plus globale et nous sommes évidemment prêts à nous associer à cette discussion et à ce travail.

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

M. Dodrimont (MR). – Je viens d'avoir « quatre fois bon » comme on dit chez nous à Liège. Très brièvement par rapport aux différentes interventions : celles de M. le Ministre et de mes collègues qui commencent de manière très positive leurs commentaires à la suite à ma proposition.

Je ne vais pas les citer ici, mais vous comprenez qu'à un certain moment, on peut avoir des petits plaisirs. Trois ou quatre minutes de bonheur dans une journée comme celle-ci, c'est toujours bon à prendre. Je remercie donc vraiment M. le Ministre et mes collègues de m'avoir fait quelque peu rêver au travers de leurs interventions en disant : « *C'est une bonne proposition. C'est un sujet intéressant. Merci d'avoir amené le débat* ». Je trouve cela très positif et je voudrais donc vous remercier de m'avoir quelque part, apporter un peu de bonheur et un peu de sentiments positifs à travers ces travaux. Cela fait toujours plaisir.

La suite est évidemment moins positive. Vous comprenez que je me sens quelque peu déçu. Monsieur le Ministre, vous dites : « *Il ne faut pas aller trop vite* ». Ce sujet a pourtant déjà été porté sur les bancs de ce parlement. C'est d'ailleurs notre excellente, Mme Dethier-Neumann qui en a parlé la première lors d'une interpellation auprès de votre prédécesseur, le Ministre Antoine.

Mme Dethier-Neumann dit : « *Le vélo à assistance électrique est merveilleux* ». Elle cite l'exemple de son papa qui peut encore, à plus de 70 ans, se déplacer avec ce vélo à assistance électrique. M. le Ministre dit : « *Madame Dethier, il n'y a rien de mieux que le vélo à assistance électrique et d'ailleurs, je vais proposer* — on a l'habitude de l'effet d'annonce de certains — *que l'on instaure des aides pour les communes pour pouvoir acquérir ces vélos et les mettre à disposition de leur personnel, et cætera* ». Malheureusement, nous n'avons rien vu venir. On sait que la législature s'est terminée en mai 2009 ce qui était prévisible puisqu'il n'y pas eu, je pense, d'anticipation à ce sujet. On avait promis au sein de ce local que je ne fréquentais à l'époque, que cette prime allait être instaurée ou à tout le moins, que cette aide allait être proposée aux communes et qu'on allait permettre de créer un effet d'entraînement. Car c'est cela que nous voulons faire. Il y a là, un peu de divergence dans la majorité. Il y a d'une part, ceux qui ont des craintes que le budget explose et qu'on ne puisse pas financer ces primes. J'ai bien entendu. On dit même que je n'ai pas d'attention par rapport aux finances wallonnes. Croyez bien que moi-même et mon groupe, sommes particulièrement attentifs à ce que l'on fait finalement avec ce que nos concitoyens nous confient. On y est attentif. D'une part, on a peur d'exploser les budgets, et que l'on ne puisse pas faire face aux obligations qui découleraient de l'adoption d'un texte comme celui-là et d'un autre côté, on dit : « *Je ne pense pas que cette prime va créer un engouement* ». Il y a là, un peu de divergence de vues par rapport aux arguments qui me sont opposés.

Si j'entends Mme Cremasco, il faut supprimer tout de suite toutes les autres primes, notamment celles qui concernent l'énergie. On est en effet en train de me dire que cette prime, que quelque chose de coûteux ne pourrait s'adresser qu'à des personnes qui en ont réellement les moyens, *et cætera*. Que fait-on par exemple par rapport au remplacement du simple vitrage par rapport à du double vitrage ? Là on accorde des primes sans s'interroger de la même manière. On dit plutôt « *c'est utile que les gens mettent du double vitrage* » et on les aide, on les encourage, on crée un effet d'entraînement. La perspective est ici identique. Nous nous accordons tous pour dire que ce serait bien que certaines personnes obligées d'utiliser leur voiture pour une série de déplacements puissent remplacer cette voiture unanimement reconnu comme positif par rapport à l'environnement et la santé. Je ne reviens pas sur les arguments qui ont été développés. Tout le monde s'accorde donc à dire : « *Sapristi, ce serait quand même bien que les gens puissent délaisser leur voiture par rapport à cela* ». Si l'on doit s'accorder sur un mécanisme de primes tout à fait différent des primes ou mécanismes que vous avez votés avec des conditions qui me semblent être fort semblables à celles que je propose, il faut donc remettre en cause tout ce qui a été décidé notamment par rapport aux économies d'énergie, car j'estime que c'est le même mécanisme.

On dit « *Est-ce le bon texte ? Est-il bien adapté aux procédures légistiques ?* ». Je pense que oui. Si, j'ouvre ce texte à des propositions de modification, je serais tenter de dire à mes collègues : « *Vous ne voulez pas vous rattacher à ce texte tel qu'il est proposé avec les arguments positifs que vous avez malgré tout eu le bonheur de développer en ce qui me concerne* ». Proposez alors des amendements, qu'on modifie ce texte ensemble. Je suis d'accord. Je suis cependant fort attaché à ce que ce texte puisse être déposé maintenant. Les effets d'annonce, c'est bien. La DPR, c'est parfait. Je salue vraiment les

rédacteurs de cette déclaration sur le plan de la mobilité et sur celui de l'utilisation et de l'encouragement à l'utilisation du vélo. Il faut quand même de temps en temps, passer aux actes. Par rapport à cela je resterai donc, sur mon idée de base. Il faut quelque chose qui entraîne ou qui provoque cet effet d'entraînement. Il faut quelque chose qui puisse aider les gens à investir. Il faut quelque chose qui remplace la voiture. Vous parlez tout le temps de mettre moins de voitures sur les routes. J'entends cela, je dépose un projet sur Beaufays et vous me dites : « *Non, surtout pas. Il ne faut plus des routes. Proposez aux gens de ne plus utiliser leur voiture* ». On sait que le réseau est surchargé, mais on ne veut pas créer les chaînons manquants pour alléger ce réseau surchargé. Aujourd'hui, je propose quelque chose de différent qui est de dire : *« Vous avez raison. Pas tout pour l'auto tout le temps »*. C'est votre slogan. Vous avez cela au bout des lèvres à chaque discours. Pourquoi ne pas aller dans une direction simple en mettant un peu moins de voitures sur les routes. Cela fait partie du programme de tout un chacun. On aide les gens et on crée un effet d'entraînement. Si cela ne marche pas, on aura essayé. Il n'y aura pas eu de dépenses inconsidérées pour la région. On ne sera pas dans les craintes de Mme Simonis par rapport à l'utilisation d'un budget qu'il faut évidemment respecter. Faisons quelque chose qui puisse entraîner une dynamique. C'est de cela que j'ai envie par rapport à cette proposition qui, j'en suis certain, peut entraîner derrière elle, toute une série de communes. Croyez bien que dans les communes, on réfléchit aussi à l'utilisation des modes doux de déplacement. Je suis certain qu'une telle proposition avec un mécanisme tel qu'il est proposé pourrait leur permettre de calquer le règlement et d'arriver à une prime additionnelle, comme ça a été fait au niveau des économies d'énergie. Dans ma commune, je l'ai fait pour toute une série de mesures concernant l'économie d'énergie. On a pris le règlement de la Région wallonne et on a dit : « *Quand vous obtenez la prime de la Région wallonne, on vous donne 250 — 300 ou 400 euros — selon les cas — en plus* ». Je suis fier d'avoir fait cela et je remercie le Gouvernement wallon et le Parlement wallon, d'avoir mis à la disposition des communes la possibilité d'aller un peu au-delà dans les aides qui peuvent être préconisées sur le plan de l'énergie et de l'économie de celle-ci. Je propose ici la même chose. Je suis certain que l'on créera encore une fois cet effet d'entraînement auprès des utilisateurs potentiels. Je pense que c'est le petit déclic qui consiste à dire : « *Il existe des vélos électriques. Vous pouvez les utiliser. En outre, la Région wallonne pense à votre santé, à vos finances et va vous permettre d'économiser* ». Je pense que ce serait pas mal et puis derrière, les pouvoirs locaux peuvent prendre le relais. J'en ai parlé à titre indicatif avec des amis provinciaux. Pourquoi pas une petite prime provinciale en plus ? Si on a la région, la province, la commune, on arrive à quelque chose qui peut être consistant.

De grâce, soyons à l'initiative, soyons réellement le cycliste qui veut franchir la ligne d'arrivée en tête, et que la région crée cet effet d'entraînement. J'insiste pour que cette proposition soit votée dans cette assemblée.

Comme je l'ai dit, je suis ouvert à des propositions d'amendements. Cependant, si l'on enterre une nouvelle fois une proposition comme celle-ci, on va se retrouver à dire dans deux ans comme c'était le cas deux ans auparavant : *« C'est bien, c'est génial, le vélo électrique »*, sans qu'il n'y ait pourtant rien de fait. Il n'y aura pas eu cette impulsion que je souhaite. Monsieur le Président, je suis donc décidé à demander à ce que l'on se prononce sur cette proposition. Je souhaite vous dire aussi qu'elle suscite beaucoup d'intérêt parmi des associations spécialisées dans l'usage du vélo au quotidien. Je voudrais simplement lire une petite note qui m'est adressée par le Directeur Wallonie du GRACQ et qui nous dit : *« Merci, la proposition est très bien formulée, nous espérons que vous pourrez rassembler une majorité de parlementaires sur ce sujet »*. Je remercie le GRACQ d'avoir pris la peine de lire notre proposition et de m'avoir encouragé à vous la proposer. Cette association étant une référence en matière d'utilisation quotidienne du vélo comme son nom l'indique, et sur base d'un tel encouragement, je pense que l'ensemble de mes collègues devrait revoir leurs propositions pour aller dans le sens que j'ai voulu défendre modestement aujourd'hui devant vous.

M. le Président. – Monsieur Dodrimont, vous avez donc souhaité aller au vote, si j'ai bien compris votre demande. Du côté des parlementaires, quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Monsieur Dodrimont, je vais reprendre une série d'arguments déjà développée tout à l'heure et qui ne peut qu'enrichir notre discussion. Comme vous l'avez souligné dans vos dix petites minutes de bonheur, vous êtes un ardent défenseur et un réel amoureux du vélo. À l'aune de ce que vous venez de dire, je vais donc reprendre une série d'arguments qui vont très certainement vous amener à mieux considérer la proposition que j'ai pu vous faire et que j'ai cru entendre soutenue, pour revenir dans un délai bref avec une réflexion qui implique donc un point de vue un peu plus large et qui met en perspective cette prime par rapport à l'enjeu collectif réel.

Vous parliez de Mme Dethier-Neumann, dont le papa, grâce au vélo à assistance électrique, peut toujours pratiquer le vélo et en avoir tous les bienfaits. Précisément, votre proposition de résolution ne discrimine pas positivement cet usage-là. Les personnes qui ont une petite pension, des personnes âgées en général, ou celles qui ont un

autre handicap qui ne leur permet pas de faire du vélo non assisté électriquement, ne sont pas discriminées positivement. Votre proposition ne rendra toujours pas accessible le vélo à assistance électrique à quelqu'un qui a une petite pension. Il nous parait indispensable d'ouvrir la réflexion par rapport à cela et permettre à ces personnes de pouvoir faire du vélo. C'est la solidarité minimum par rapport à ce public-là.

D'autre part, vous avez parlé de l'effet de primes de la Région wallonne. On donne des primes énergie, pourquoi n'en donnerait-on pour le vélo à assistance électrique ? À ma connaissance les primes, et notamment celles relatives aux doubles vitrages et auxquelles vous faisiez allusion, sont conditionnées aux revenus. L'idée de mettre une prime fixe qui serait la même pour tout un chacun ne nous semble pas du tout cohérente par rapport à l'optique régionale qui est défendue ici, et notamment la considération pour les tranches de la population les plus défavorisées. Pour la cohérence de la politique régionale donc, et pour le bien-être de tout un chacun, cette réflexion doit s'ouvrir impérativement. On ne peut pas se prononcer sur le texte sans avoir cette réflexion par rapport aux revenus et à la capacité d'accès à ce genre de mode d'économie d'énergie, si économie il y a. Je vous le rappelle, la réflexion est de savoir quels sont les gains environnementaux qui vont être générés par une telle prime et remettre cette dernière dans la perspective de l'usage, comme le disait aussi très clairement M. Di Antonio. Il faut investir les deniers publics pour que ce soit le plus rentable possible afin d'avoir un effet positif sur l'environnement. Cela me semble aussi de cohérence régionale et cela doit être cohérent par rapport à la politique de la région.

Cela conforte tout à fait votre point de vue quand vous dites : *« Pas tout à l'auto tout le temps »*. Précisément, allons vers un : *« Pas tout à l'auto tout le temps »* et dans une promotion réelle du vélo à assistance électrique, pour que les modes de déplacement changent réellement. Investissons les deniers publics comme le disait très précisément Mme Simonis. Investissons-les à bon escient pour que les vélos assistés électriquement fleurissent réellement sur nos routes, beaucoup plus que maintenant.

Vous parliez de cet effet chez vos proches et des gens qui seraient très sensibles à cette avancée en matière de subside wallon. Je préfère pour ma part la version où l'on encourage, mais pas par un effet de pub et par un petit autocollant. Qui plus est, l'effet de pub, l'effet d'entraînement que vous décrivez et qui a l'air très ponctuel, très impulsif, ne correspond pas à la voie que vous avez choisie qui est la voie décrétale.

Je persiste et signe en disant qu'à tout le moins, il faut changer le mode légistique que vous avez proposé d'utiliser. Il me semble en effet complètement incohérent de dire qu'on pourrait donner une petite impulsion à ce truc et d'ensuite le faire par voie décrétale, ce qui est peu souple et plutôt figé. Donc, les deux objectifs me semblent incohérents raison pour laquelle je vous réinvite à envisager tous ces points de vue et à avoir une discussion plus large, plus complète, pour arriver dans des temps brefs. Je vous propose peut-être la quinzaine, avec un autre texte plus complet. Là, par contre, vous êtes tout à fait entendu quant à la nécessité d'examiner votre proposition et d'y donner une porte de sortie, de la rendre opérationnelle dans des délais brefs et rapides

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

M. Senesael (PS). – Je vais économiser mes mots, non pour diminuer le bonheur de M. Dodrimont et l'intensité de celui-ci, mais pour dire que notre chef de groupe, Mme Simonis, a déjà pertinemment développé l'argumentation. J'entends que M. Dodrimont veut passer aux votes et si tel est son choix, nous nous y plierons. Je voudrais juste dire que si nous passons aux votes, nous ne voterons pas cette proposition parce que les critères sociaux nous apparaissent essentiels et ils n'ont pas été mentionnés. On ne fait pas droit à la requête que nous avons adressée. Voilà le résultat de notre vote s'il a lieu. Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à M. Dodrimont pour un dernier tour.

M. Dodrimont (MR). – Oui, volontiers, merci, Monsieur le Président. Merci à mes collègues pour les appréciations qui ont été à nouveau formulées. Je ne peux évidemment pas être d'accord sur une modification du texte qui verrait cette prime dirigée vers une certaine catégorie de personnes plutôt qu'une autre. Ce qui est visé à travers ce texte, c'est un maximum de nos concitoyens. C'est créer une possibilité de remplacer l'utilisation journalière du véhicule automoteur par quelque chose de différent.

Si vous allez dans cette logique de proposer que cette prime ne puisse être accessible qu'à une certaine catégorie de la population, il faut alors revoir notamment les éco bonus et la manière dont ils sont octroyés. Les éco bonus sont accessibles à tous, certaines de nos collègues en ont bénéficié, moi y compris, et ce n'est pas un reproche, merci beaucoup. Si l'on veut aller dans une logique qui discrimine quelque part les gens qui travaillent — car c'est cela qui est visé finalement -, si l'on fixe des conditions de revenus, la personne qui dispose d'un revenu suffisant ne pourra plus accéder à la prime en question. On passera donc tout à fait à côté de la cible.

Monsieur Senesael, j'étais totalement ouvert pour discuter d'amendements, et toute la journée peut servir à cela. Mais, me demander que cette prime

soit retirée à toute personne notamment qui dispose par bonheur d'un travail et qui par définition serait éjectée du mécanisme de primes parce que ces personnes travaillent et ont des revenus plus importants que des personnes qui ne travaillent pas, je ne peux déjà pas aller dans cette direction-là.

Ma proposition était ouverte à ce que l'on puisse amender un texte...

M. Senesael (PS). – C'est ce qui nous différencie.

M. Dodrimont (MR). – Oui, cela peut nous différencier, Monsieur Senesael, il y a peut-être d'autre chose aussi qui nous différencie. Par rapport à cela, ma volonté était d'intéresser un maximum de personnes et de ne laisser personne au bord du chemin, pour permettre à chacun de bénéficier de cet effet d'impulsion qui permettrait de faire de cette prime un grand effet d'entraînement pour l'utilisation du vélo à assistance électrique. Je n'ai pas eu d'autre ambition que celle-là ce matin, Monsieur le Président.

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

M. Dupont (PS). – J'avais trouvé M. Dodrimont assez bon et convaincant jusqu'à présent, mais sur l'argument social, je ne peux pas être d'accord. Vous faites une espèce de différence entre la Belgique qui travaille et celle qui ne travaille pas. Je vous signale que dans la Belgique qui travaille, il y a beaucoup de gens qui travaillent pour des revenus qui sont bas, et même très bas. Lorsque l'on regarde la structure des revenus belges, on voit qu'une bonne partie de la population a des revenus en dessous de ce que l'on pourrait appeler des revenus moyens. C'est tout. Ne faites pas cela, M. Dodrimont, cela n'est pas une différence pertinente. Il y a des gens qui travaillent et qui gagnent vraiment très peu, très peu.

M. Borsus (MR). – Et dès l'instant où on fait une moyenne statistique, il y aura des gens en dessous de la moyenne. Il y a donc un trou dans l'argumentation.

M. Dupont (PS). – Quand, une majorité de la population est sous les revenus moyens, la moyenne veut évidemment dire quelque chose.

M. le Président. – Dernier tour. La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). – Je partage le point de vue de mon chef de groupe par rapport à cela, et il ne faut pas essayer de nous mettre d'un côté plutôt que de l'autre. Si l'on en est à discuter de cela, que M. Dupont vienne alors avec un plafond de revenus, un plafond qui peut intégrer toute une série de personnes y compris les personnes qui travaillent. Je m'excuse, mais déposer un texte pour s'entendre dire que seules, des personnes qui ont des revenus de remplacement peuvent disposer...

M. Senesael (PS). – Ce n'est pas cela qui a été dit !

M. Dodrimont (MR). – Mais alors, proposez.

(Réactions)

Je le sais pertinemment bien et votre groupe n'est certainement pas étranger à ce que ce mécanisme existe et qu'il existe bien dans votre région. Je m'excuse de vous le dire, mais à un moment donné, il faut dire : « *Stop* » ! Je ne sais pas qui a justement mis en place tous ces dispositifs qui permettent ces pièges à l'emploi.

M. Dupont (PS). – Je sais pour ma part qui dit systématiquement que les gens gagnent trop et qu'il faut diminuer leur salaire pour être compétitifs ! On peut lancer le débat, mais ce débat sur la diminution des salaires, les types qui gagnent trop, *et cætera*....

M. Dodrimont (MR). – Relisez tous nos programmes sur la question, et le salaire net en poche est une de nos préoccupations. Il devrait être autre que ce qu'il n'est, croyez-le bien. Donnez-nous la possibilité de pouvoir faire en sorte que les gens aient un peu plus dans leur poche et un peu moins de taxes.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais dire. J'étais ouvert aussi à un amendement sur ce point-là, mais aucun amendement n'a été déposé, n'a été proposé et aucune discussion ne peut s'ensuivre par rapport à une modification du texte.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Nous serons désolés, Monsieur Dodrimont, de dire que cette prime comme elle est là — en rejoignant tout à fait l'argumentaire de M. Dupont et du groupe socialiste — n'est pas, à l'heure actuelle destinée au plus grand nombre, comme vous le dites. Vous dites : « *Je veux que ce soit accessible à tous nos concitoyens* », mais cela ne l'est que pour tous ceux qui peuvent mettre 3000 euros pour s'acheter un vélo à assistance électrique, et franchement, ce n'est pas la majorité. Pour ce point-là, nous y sommes opposés. Je suis assez triste que vous ne vous ouvriez pas à la discussion alors que vous aimez tant le vélo et que nous pourrions organiser un vrai transfert modal pour la majorité. Vous ne voulez pas vous y ouvrir.

De plus, nous sommes excessivement attachés au fait qu'il faut économiser beaucoup de CO_2. Si, la tonne économisée coûte — j'allais dire « la peau des fesses » — aussi cher, pour nous cela n'a aucun intérêt. Ce gain, par rapport aux finances publiques,

économiser une tonne de CO_2 à ce prix, cela n'a aucun sens pour les Écolos.

Enfin, la voie décrétale est une voie qui est trop figée, donc nous sommes opposés à cette proposition de résolution, puisque vous nous y contraignez. Nous étions prêts à ouvrir la discussion, à revenir à quinzaine, dans des délais brefs, mais vous ne voulez pas entendre. Donc, pour le groupe Écolo, nous serons contre.

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

M. Dodrimont (MR). – Pour dire «économiser la peau des fesses», il y a des maillots adaptés pour l'utilisation d'un vélo. Je peux recommander cela à tous ceux qui le souhaitent.

Vote

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et vous propose de passer au vote.

«Article 1er

- Rejeté par 8 voix contre 3.

Conformément au règlement, le rejet de l'article premier entraîne le rejet de la proposition de décret. Le règlement prévoit aussi qu'il faut inscrire une masse budgétaire lorsqu'il y une dépense.

Confiance au rapporteur

M. le Président. – La confiance est accordée à l'unanimité à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Monsieur Dodrimont, selon le règlement vous pouvez demander à ce que votre proposition de résolution revienne en Séance plénière.

(Réaction de M. Dodrimont)

Elle sera donc inscrite dans trois semaines.

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2009 DE LA DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES (DGO2)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du rapport d'activités 2009 de la Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques (DGO2).

Désignation d'un co-rapporteur

M. le Président. – Monsieur Desgain, le Rapporteur, étant absent, j'ai besoin d'un co-rapporteur. M. Dodrimont est désigné en qualité de co-rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Échange de vues

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

M. Borsus (MR). – Nous avions évoqué un certain nombre de questions, si je ne m'abuse, dans la commission voisine, je ne sais pas s'il y a eu des communications entre les commissions ou pas à cet égard.

M. le Président. – Je ne suis pas au courant de ces éléments de la commission voisine, j'essaie de gérer celle-ci.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je n'ai pas de commentaire particulier, le rapport était clair.

Si M. Borsus relève autre chose dans le rapport, on peut y revenir sans difficulté dans le cadre d'une question orale.

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

M. Borsus (MR). – J'aurais juste un petit mot. Il y a des éléments où on est juste à l'articulation entre les deux commissions, donc je n'y reviens pas. Il y avait peut-être un élément où M. le Ministre pourrait nous éclairer un peu plus avant, c'est sur l'élément lié aux plans communaux de mobilité. Où en est-on par rapport à cela? Quel en est l'état d'avancement? Il y a eu pas mal de demandes, nous n'avons pas bien compris comment la hiérarchie des décisions ministérielles s'était établie.

Je sais que l'on parle de l'année 2009, donc vous n'êtes comptable que d'une partie de celle-ci, et encore, le comptable par héritage pour une partie. Par rapport au segment qui concerne 2009, avez-vous un éclairage que vous pouvez donner à notre commission? Je sais qu'il y a eu pas mal de déceptions, notamment d'acteurs locaux associatifs, de pouvoirs locaux qui avaient fait le nécessaire, qui avaient été en contact avec l'administration pour introduire des Plans communaux de mobilité puis qui ont appris, sans autre justification de quelque nature que ce soit, que leur dossier n'était pas dans la bonne pile. Pouvez-vous nous éclairer concernant la façon dont la communication se fait, la justification, la sélection? Je suppose que votre politique n'a pas changé entre 2009 et 2010, ou qu'elle a pris ses racines en 2009. C'est la raison

pour laquelle je me permets de «nicher» ici cette question.

Il y a également un élément concernant la cellule ferroviaire, puisqu'on l'évoquait déjà en 2009. J'imagine que c'est aussi à l'intérieur de cette DGO qu'elle doit se nicher. Où en est-on par rapport à cela et dans la foulée de la cellule, par rapport au plan wallon? J'ai vu des décisions de préfinancement intervenir au niveau régional de travaux liés notamment à la modernisation de la 162, *et cætera*. J'ai entendu parler du préfinancement de la gare de Mons. Je suppose que tout cela passe par la même DG. Où en est-on par rapport à cet accrochage ferroviaire, cellule et plan wallon ferroviaire?

Je pourrais peut-être vous poser la question à l'occasion du rapport 2010, mais celui dont j'ai à traiter, c'est 2009.

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 pense que les questions que vous posez ressortent plus du rapport 2010, soit du budget, ou même de l'ajustement qui viendra prochainement. En tout cas, voici quelques éléments, d'une part, par rapport au PCM: le rapport donne, en page 6, l'ensemble des communes qui sont concernées par un PCM. Depuis cette situation, il y a eu un certain nombre de demandes supplémentaires, douze communes ont élaboré ou actualisé leur plan depuis le rapport qui est disponible. Pour le reste, l'ensemble de l'évaluation externe de ces plans est en cours. Cela permettra d'avoir une évaluation finalisée et de faire des propositions d'amélioration de l'efficacité générale du mécanisme d'ici la fin de cette année.

À ce stade-ci, c'est assez difficile de tirer des conclusions sur le système des PCM, parce que c'est appliqué de manière très variable suivant les communes, cela recouvre des réalités fort différentes, y compris en termes de suivi. C'est vraiment l'évaluation qui est en cours.

Pour le reste, vous faites référence au fait que certaines déceptions auraient vu le jour par rapport au financement suivant les communes. Je le comprends fort bien puisque le budget disponible actuellement, de huit millions d'euros par an en crédits d'impulsion, ne permet pas de répondre à l'ensemble des demandes. Les arbitrages qui ont été faits l'ont été aussi en tenant compte des subsides qui avaient été octroyés les années précédentes. C'est un critère comme un autre, c'est ainsi qu'il a été justifié. Il me paraît en tout cas objectif et explicable. Je ne dis pas dire que c'est le seul critère à retenir pour les années prochaines, c'est bien aussi le sens de l'évaluation. En tout cas, cela traduit une certaine volonté d'équité entre les différentes parties du territoire wallon, entre les différentes communes.

Vous évoquiez par ailleurs la question ferroviaire. Il est prévu d'augmenter la cellule, de l'augmenter par la Déclaration de politique régionale. D'abord, pour bien se rappeler le calendrier, la grosse échéance pour nous, c'est évidemment le nouveau plan d'investissement de la SNCB 2013-2025, pour lequel nous devrons remettre un avis sur les priorités wallonnes d'ici l'année prochaine. Ce travail de préparation est en cours, puisqu'un marché a été attribué pour l'état des lieux général des demandes, des besoins, sur l'ensemble du territoire. Ce travail-là suit son cours comme prévu dans le calendrier.

Par ailleurs, il faut renforcer la cellule ferroviaire pour que, d'ici là, elle soit complétée, suffisamment disponible pour pouvoir recevoir cette évaluation, ce travail, et préparer l'avis à remettre à la SNCB puis, par la suite, assurer la continuité de tout le suivi ferroviaire au niveau wallon. Ce point viendra au gouvernement dans les prochaines semaines. Je compte passer au mois de mars au gouvernement avec une proposition de renforcement de la cellule.

Enfin, vous parlez du préfinancement de la gare de Mons. Nous sommes concernés, pour la gare de Mons, par la partie bus, pour laquelle il y a eu deux quais qui s'inscrivent dans la gare. Dans ce dossier, une décision budgétaire est intervenue, mais le préfinancement se fait par la SNCB, donc c'est dans l'autre sens, c'est la SNCB qui préfinance et nous remboursons par annuités à partir de 2010. Effectivement, des informations erronées ont circulé à ce sujet. C'est bien un préfinancement par la SNCB.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole, je clos l'échange de vues.

RAPPORT ANNUEL 2009 DE LA SA AQUAWAL

M. le Président. – Les représentants d'AquaWal nous ont rejoints et je les remercie pour la présentation de leur rapport. Ils ont un *PowerPoint* à nous présenter, donc techniquement, j'ai besoin de quelques minutes d'interruption pour que l'on monte l'appareil. Je suspends quelques minutes, le temps de la mise en place technique, et j'invite les représentants d'Aquawal à nous rejoindre ici sur les bancs pour la présentation.

- La séance est suspendue à 11 heures 26 minutes.

- La séance est reprise à 11 heures 31 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est reprise.

L'ordre du jour appelle l'examen du rapport annuel 2009 de la SA Aquawal. Je vais demander au collaborateur qui est au pupitre de nous présenter le rapport qui apparaît et dans un premier temps, peut-être de nous présenter les personnes qui l'accompagnent aujourd'hui pour que nous puissions savoir qui est qui pour chacun et chacune d'entre-nous.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – M. Senesael est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. Prevedello, Conseiller scientifique Aquawal

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

M. Prevedello, Conseiller scientifique Aquawal. – Je vous remercie tout d'abord de nous avoir invités pour présenter le rapport d'activité de notre société.

Avant de commencer, je voudrais également présenter les personnes qui m'accompagnent et que vous pouvez voir ici à ma droite. Nous avons tout d'abord M. Husson qui est notre président et qui travaille à la Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux (CILE), Mme Vertongen, Directrice de notre société et Mme Merenne qui est assistante Administrative chez Aquawal.

Je me présente, je suis Cédric Prevedello, Conseiller scientifique à Aquawal et orateur pour aujourd'hui.

Je vais donc vous présenter notre rapport d'activité en essayant de ne pas être trop long.

Qui est Aquawal ? C'est l'Union professionnelle des opérateurs publics du cycle de l'eau en Wallonie. C'est en fait une fédération professionnelle indépendante du politique. Nous n'avons donc pas de contrat de gestion avec le Gouvernement wallon comme certains de nos associés. Nous sommes organisés sous forme de société anonyme de droit public. Pourquoi de droit public ? Car tous nos associés sont simplement des opérateurs de l'eau et donc, des opérateurs publics, car nous avons la chance en Wallonie, d'avoir un secteur public de l'eau relativement performant.

Aquawal représente 95 % de la production et de la distribution de l'eau en Wallonie la totalité du secteur de l'assainissement des eaux usées en regroupant l'ensemble des organismes d'assainissement agréés, soit les sept intercommunales qui s'occupent de l'épuration des eaux et la SPGE. Au total, nous avons 24 associés dont vous voyez les logos en bandeau sous le *PowerPoint*.

Je vais vite revenir sur deux cartes. Tout d'abord, la carte de la production et de la distribution d'eau. Vous savez très bien qu'il y a un grand opérateur qui s'appelle la SWDE et qui occupe environ les deux tiers du secteur. D'autres opérateurs de tailles relativement importantes comme la Compagnie Intercommunale Liégeoise des eaux (CILE) ou l'intercommunale des eaux du Brabant wallon sont également à noter. Nous avons encore pour l'instant, cinquante distributeurs d'eau en Wallonie dont une majorité de communes, mais qui représente environ 5 % de la population. Il y a encore 40 communes qui sont indépendantes au point de vue de la distribution d'eau.

Du point de vue de l'assainissement, nous avons sept intercommunales appelées Organismes société d'assainissement agréées: une par province à l'exception du Hainaut où il y en a trois. Le tout étant évidemment financé et coordonné par la SPGE.

Aquawal en tant que tel, après ce bref rappel du secteur de l'eau en Wallonie, est bien une fédération professionnelle. Elle a des missions qui lui sont confiées par ses associés :

- tout d'abord, comme il s'agit d'une fédération professionnelle, son premier rôle est de constituer une plateforme d'échange entre les opérateurs de l'eau. Une plateforme d'échange où on se concerte et où nous informons les associés et les usagers sur les modifications législatives et sur les bonnes pratiques en matière de tout ce qui touche aussi l'anthropique de l'eau ;
- comme toute association professionnelle, nous avons évidemment un rôle de représentation du secteur auprès des instances, qu'elles soient régionales, fédérales, européennes et internationales ;
- au-delà de ces deux missions classiques, nous en avons d'autres qui nous ont été assignées par nos associés et tout d'abord, la communication vers le grand public et la communication vers les milieux spécialisés que sont entre autres, les communes ;
- nous avons également un rôle de conseiller pour les associés en matière d'études socio-économiques et scientifiques. Nous réalisons donc des études à la fois pour nos associés, mais également, pour des organismes extérieurs. Récemment, nous avons eu une étude commanditée par la Région wallonne concernant l'évaluation de la réforme de la tarification qui a eu lieu en 2005. Je reviendrai sur ce point plus tard ;
- nous sommes également un partenaire de Nitrawal dans la mise en œuvre du PGDA en agriculture.

Je vais reprendre chacune de ces missions et vous expliquer un peu ce qui a été fait en 2009 et en partie, ce qui a été fait en 2010, car beaucoup de projets initiés en 2009 ont abouti en 2010.

La première mission, c'est la concertation et l'information entre les sociétés. Nous sommes un peu comme le parlement. Nous travaillons aussi en commissions et il y a une commission par thème, une commission pour chaque phase anthropique du cycle de l'eau — production, distribution, assainissement — et des commissions plus transversales. Il y a une commission qui s'occupe de tout ce qui est en rapport avec l'administration et les finances, l'aspect législatif et économique ; une commission qui s'occupe de tout ce qui communication et relations publiques et une commission transversale très intéressante qui essaye de faire le lien entre l'eau, l'industrie et l'agriculture.

Ce sont évidemment l'ensemble des experts de nos associés qui travaillent au sein de ces commissions. Pour vous donner un ordre d'idées, en 2009 il y a 80 réunions par an. Si on veut le rapporter en nombre de réunions par jour, c'est une réunion tous les deux jours ouvrables et demi.

Une multitude de thèmes est abordée (environ 80) dont l'exhaustivité dépasserait largement le temps qui m'est imparti. Si vous voulez avoir un aperçu complet des dossiers qui ont été abordés en 2009 et 2010, je vous propose de vous référer au rapport d'activités qui se veut exhaustif en la matière. Je vais juste vous énoncer, pour avoir un ordre d'idée des sujets abordés, quelques thèmes assez importants qui ont été développés en 2009.

Tout d'abord, il y a une proposition de révision de directive, en l'occurrence, la directive 98/83 relative à la qualité de l'eau potable. Cela nous arrive assez régulièrement d'avoir des projets de directives de l'Union européenne. Cela a été le cas dans le passé, c'est le cas actuellement, ce sera encore d'autant plus le cas dans le futur puisque l'eau est vraiment une matière sur laquelle l'Union européenne a des vues, a des perspectives. Les directives qui vont donc arriver sont également importantes pour la Région wallonne et seront évidemment discutées au sein d'Aquawal.

Un autre exemple de sujet consiste en la mise en place d'un groupe de travail qui s'occupe à identifier les bonnes pratiques en matière de recouvrement des créances pour les factures d'eau. Le prix de l'eau a beaucoup augmenté ces dernières années, tout le monde le sait. Nous avons également subi la crise économique. Il y a donc des problèmes de recouvrement des factures d'eau dans certaines régions du pays et pour certains ménages. Nous avons ainsi décidé de mettre en place un groupe de travail qui s'intéresse à cette problématique et essaye d'identifier les meilleures pratiques en la matière.

Je vous propose donc de vous rapporter plus spécifiquement au rapport d'activités si vous souhaitez l'exhaustivité et je répondrai, le cas échéant, à toutes vos questions, bien entendu.

La deuxième mission, c'est la représentation de ces sociétés au sein des instances, qu'elles soient régionales, européennes ou internationales. Je vous donne quelques exemples ici ; Aquawal représente le secteur de l'eau au sein de deux commissions qui ont été mises en place par décret, que ce soit la commission consultative de l'eau dont l'objet est de remettre des avis sur l'ensemble des projets de loi qui touche l'eau de près ou de loin en Wallonie.

Une autre commission très importante qui aura un rôle d'autant plus important à l'avenir est le contrôle de l'eau qui est en fait le régulateur du prix de l'eau en Wallonie -, qui a actuellement certaines compétences, mais qui n'a pas encore les compétences de fixation du prix de l'eau. Si un jour les négociations au fédéral aboutissent, il est probable que le comité de contrôle de l'eau ait la mission de fixer le prix de l'eau à l'avenir.

Aquawal représente également ses associés au niveau européen. Comme je vous l'ai dit, il y a des directives très importantes qui sont en cours de préparation et en cours d'application également. Nous représentons la Wallonie au sein de l'Eureau qui est l'association européenne des services d'eau. C'est un peu l'équivalent de l'Aquawal européen en quelque sorte. Mais également et plus récemment, il y a une autre association qui s'est mise en place et dans laquelle nous avons voulu à tout prix faire partir, c'est *Aqua Publica Europea* qui comme son nom l'indique très bien, regroupe les services d'eau publics au niveau européen. Vous savez qu'au niveau européen, tous les pays n'ont pas la chance d'avoir une gestion publique de l'eau. Dans certains pays, ce n'est absolument pas le cas et c'est la raison pour laquelle cette fédération s'est mise en place pour développer la concertation entre les services publics d'eau au niveau européen.

Au niveau international, nous faisons partie de l'IWA — *International Water Associations* — et plus récemment, nous faisons partie d'un groupe de travail qui s'occupe de la mise en place du protocole « eau et santé » de l'OMS. C'est un groupe de travail qui a été mis en place par la commission économique de l'Europe des Nations-Unies et pour lequel nous représentons la Région wallonne.

En termes de sensibilisation vers les écoles et les grands publics, qui est notre troisième grande mission, nous avons mis en place ces dernières années, toute une série d'outils qui visent plus spécifiquement les écoles, les élèves et spécifiquement, les élèves d'environ une douzaine d'années — de 8 à 12 ans -, le primaire. À cet effet, nous avons réalisé un dvd d'une vingtaine de minutes sur le cycle anthropique de l'eau qui est

diffusé sur demande et gratuitement avec ce personnage que vous connaissez très probablement, Jamy Gourmaud de l'émission «C'est pas sorcier». Parallèlement à ce dvd, nous avons mis en place un dossier pédagogique à destination du même public, qui tend notamment à expliquer le cycle anthropique de l'eau du mètre cube prélevé dans les nappes d'eau souterraines jusqu'au moment du rejet après épuration.

Ces deux documents sont disponibles sur demande et gratuitement. Nous avons ici d'ailleurs quelques exemplaires si vous souhaitiez en avoir un en repartant.

Une autre action qui nous a parue très importante, nous avons établi en 2006 et 2007, deux brochures dont vous avez ici les couvertures: «L'eau et ma santé» et «Demain, l'eau est dans ma nature» qui reprend des conseils pratiques pour, à la maison, essayer de polluer le moins possible d'eau et nous avons voulu les mettre à disposition de l'ensemble de la population, y compris les locataires d'habitations sociales qui sont souvent des populations qui n'ont pas le réflexe d'aller chercher l'info lorsqu'elle existe. À cet effet, nous avons réimprimé 50000 exemplaires de chacune et nous les avons distribuées gratuitement, avec l'aide de la SWL, au sein des logements sociaux de Wallonie.

Nous avons un site internet que je ne peux que vous encourager à aller voir et une *newsletter* qui est envoyée à l'ensemble des parlementaires.

Le mois de mars, c'est le mois de l'eau, avec la journée mondiale de l'eau le 22 mars de chaque année. Dans ce cadre-là, les journées wallonnes de l'eau ont toujours un vif succès et cette année, ce ne seront plus des journées wallonnes de l'eau, mais carrément la quinzaine de l'eau où du 16 au 30 mars, nous avons toute une série de sites ouverts et d'actions qui sont réalisées en la matière.

Aquawal collabore depuis de très nombreuses années avec le ministre actuel, mais également, avec ses prédécesseurs sur cette thématique qui en général, rencontre un vif succès.

Pendant cette quinzaine, le rendez-vous incontournable ce sont les Assises de l'eau en Wallonie. C'est une manifestation que nous avons mise en place pour la première fois en 2009. Il y a eu une deuxième édition en 2010 et il y en aura une très prochainement, le 16 mars, pas très loin d'ici, à Jambes, à l'Acinapolis, qui a comme objectif de cibler les communes puisqu'on sait très bien que les communes sont gestionnaires locales, gestionnaires également en matière d'eau et elles ont parfois des difficultés avec toutes les nouvelles législations en termes d'assainissement autonome, en termes de fonds social de l'eau... Nous avons voulu mettre en place cet évènement qui permet de se faire rencontrer les opérateurs d'un côté et les communes de l'autre, afin d'avoir un discours constructif, et également avant tout, de pouvoir les informer sur les changements, en l'occurrence dans le secteur de l'eau, qui ont été très importants dans le passé, mais qui le seront encore à l'avenir.

Toujours en ce qui concerne les communes, nous avons mis en place un guide pratique sur l'assainissement des eaux usées qui est évidemment une question très importante pour les communes, que ce soit en collectif, que ce soit en égouttage ou en assainissement autonome. Aussi avons-nous voulu ce document le plus didactique possible et, comme tous les documents que nous faisons, nous avons évidemment pris l'initiative de le traduire également en allemand afin d'aviser également la communauté germanophone. Ce document est en cours de réalisation et il sera d'ailleurs présenté aux Assises de l'eau auxquelles vous êtes cordialement invités.

J'en ai bientôt fini puisque nous sommes à la cinquième mission des six, cinquième mission qui est également très importante et qui consiste en la réalisation d'études pour divers acteurs, donc avant tout pour ses associés, mais aussi, et ce n'est pas négligeable, pour des acteurs extérieurs. Je vous ai mentionné tout à l'heure une étude que nous avons réalisée sur l'évaluation de la structure tarifaire, puisque vous savez qu'en 2005, nous avons eu une nouvelle structure tarifaire en matière d'eau. En 2006, nous avons eu un plan comptable uniformisé du secteur de l'eau, et qui sans marketing déplacé, fait jalouser quelque peu certains de nos voisins qui essaient de prendre exemple sur nous en la matière parce que nous avons vraiment quelque chose à emporter à ce niveau-là. Cette étude qui a été réalisée par Aquawal durant un an s'est terminée fin 2009 et a abouti à une dizaine de recommandations au Ministre de l'Environnement. Certaines d'entre elles sont déjà en cours d'implémentation par la voie législative.

Quelques illustrations de graphiques. Je ne vais évidemment pas vous les commenter ici, je ne peux que vous engager à aller lire cette étude qui est disponible sur notre site internet et qui vous informera utilement sur les différents mécanismes de redistribution qui sont liés à cette structure tarifaire.

Autre activité concernant les études, puisque l'eau est un secteur public, il est évidemment démocratique et quand on parle de démocratie, on doit parler de transparence, notamment par rapport aux moyens et aux résultats qui sont mis par les différents opérateurs. Aussi avons-nous mis en place depuis 2005 — cela va être le sixième rapport en 2011 — une publication qui reprend les chiffres clés du secteur les plus exhaustifs possibles, sans toutefois rentrer dans des détails qui sont très techniques et qui n'intéresseraient que très peu le public visé.

Nous collaborons également avec le SPW, cela va de soi, et nous sommes également associés pour toute une série de matières avec les associés de plus petites tailles : Intercommunale et Régie communale.

J'en ai bientôt fini. Je vais terminer avec la mission d'Aquawal, qui est d'être partenaire de NitraWal, que vous connaissez, qui est une collaboration auprès des producteurs d'eau, des agriculteurs et les différentes universités pour mettre en place une agriculture qui n'utilise pas des engrais en excès, de manière à protéger nos nappes d'eau souterraines qui en ont parfois bien besoin dans certaines régions en ce qui concerne le nitrate. Nous reprenons ici différentes activités de Nitrawal auxquelles Aquawal a participé en termes de communication, notamment des enquêtes sur le secteur agricole qui sont relativement positives puisque l'on constate que près de 90 % des exploitations sont en conformité par rapport aux normes qui leur sont imposées, ce qui montre quand même que quand on collabore entre secteurs, on peut quand même aboutir à des choses qui sont très intéressantes, notamment ici. On peut démontrer qu'on peut disposer d'une agriculture qui est tout aussi rentable, tout aussi efficace, tout aussi de qualité, tout en nécessitant moins d'engrais.

Voilà, j'en ai fini avec cette présentation. Je ne peux que vous engager à aller voir notre site qui regorge d'une myriade de choses intéressantes. Si vous avez des questions, n'hésitez pas, nous sommes là pour répondre à celles-ci. Je vous remercie.

M. le Président. – Cher monsieur, je vous remercie pour votre présentation et les explications. Je repositionne le débat dans le sens où Aquawal est une société anonyme, qui fédère les distributeurs. Ce n'est pas un OIP, donc les questions sont plutôt des questions de documentation par rapport à ce qui se passe. Le point est venu à l'ordre du jour parce que dans leur activité, ils transmettent leur rapport d'activité au parlement.

M. le Ministre et moi-même avons eu le privilège d'avoir ce document en primeur, mais vous allez chacun en recevoir un exemplaire pour votre culture personnelle et pour les intérêts du dossier pédagogique.

Je me tourne vers M. Husson, vers Mme la directrice. Avez-vous quelque chose à ajouter à la présentation de votre collègue ?

M. Husson, Président d'Aquawal. – Nous avons voulu professionnaliser la structure et je crois que M. Prevedello a très bien rempli son rôle. Il a pu placer un maximum de fois qu'il vous conseillait d'aller voir le site internet.

M. le Président. – C'était le challenge !

La parole est à Mme la directrice Vertongen.

Mme Vertongen, Directrice d'AquaWal. – Je réitère simplement l'invitation à participer aux troisièmes Assises de l'eau qui se dérouleront le mercredi 16 mars. Nous organisons cela en collaboration avec l'Union des villes et communes. L'ensemble des communes de la Région wallonne a été invité à participer et vous découvrirez un programme qui concerne à la fois le secteur de la production/distribution et le secteur de l'assainissement. Il s'agit donc d'un programme assez varié et les Assises se déroulent aussi avec le soutien du Ministre de l'environnement et du Ministre des pouvoirs locaux que je remercie.

Échange de vues

M. le Président. – Je me tourne vers les parlementaires. Quelqu'un veut-il un complément d'information ?

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Une brève question : que pensent les spécialistes d'un mécanisme qui a été mis en place il y a quelques années, ce mécanisme de solidarité qui est le Fonds social de l'eau. C'est un mécanisme qui est un peu lourd pour un impact réel, mais aussi limité. Quel est le regard d'Aquawal sur ce mécanisme ?

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

M. Di Antonio (cdH). – Brièvement, je pense que vous avez insisté sur les campagnes de promotion, et je pense qu'elles ont été intensifiées et notamment cette année-là, en 2009, sur la promotion de la consommation par les ménages de l'eau du robinet. Vous avez évoqué des collaborations avec la Wallonne du logement. On sait que l'eau du robinet est à la fois économique, 100 ou 200 fois moins chère que l'eau que l'on peut acheter en bouteilles, elle est très contrôlée, elle est donc de qualité. Néanmoins, cela reste une boisson relativement peu utilisée. Avez-vous des chiffres par rapport à l'impact de votre campagne ? Peut-on chiffrer un peu les résultats ? Quelles sont vos perspectives d'avenir à ce niveau-là ? Je crois qu'il y a vraiment quelque chose à faire dans ce domaine. On ne sait pas que l'eau du robinet est une boisson tout à fait de qualité et peut-être même encore plus contrôlée que ne peuvent l'être d'autres boissons couramment trouvées dans le commerce.

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

M. Dupont (PS). – On dit généralement que l'eau wallonne est de très grande qualité et je voulais savoir si selon vous elle restait de très grande qualité par rapport à d'autres pays européens ou dans le monde. Deuxième question, cette eau dont M. Di

Antonio disait qu'elle était particulièrement pure et bonne à boire, elle a aussi tendance à filer dans les conduites et à ne jamais arriver au consommateur puisqu'il y a certaines conduites qui fuient. Est-ce que cette situation s'améliore ?

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

Mme Cremasco (Écolo). – Merci beaucoup pour votre exposé. On voit tous les efforts que vous faites en termes de communication et de diffusion de l'information, et notamment les publics que vous ciblez. Vous le disiez par rapport au logement. J'aimerais savoir si vous avez un suivi un peu scientifique justement de l'impact de ces campagnes de sensibilisation pour en avoir le retour par rapport aux différentes politiques menées.

Très précisément aussi, je me demandais par rapport au dossier pédagogique, si vous aviez informé les écoles.

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

M. Prevedello, Conseiller scientifique Aquawal. – Tout d'abord, en ce qui concerne la question de M. Borsus sur le Fonds social de l'eau, celui-ci existe depuis 1996 puisque la SWDE l'a implémentée en 1996 et a été légalisé au niveau régional, à l'exception de la communauté germanophone, en 2002 par décret, en 2004 par arrêté. Je vais vous étonner, mais tout le monde nous envie, ce Fonds social de l'eau, à tel point que nous avons été invités par les Nations-Unies à présenter ce fonds comme étant une bonne pratique. C'est M. Cornélis de la SPGE qui s'y est rendu et qui a très bien exporté ce mécanisme.

J'ai parlé tout à l'heure que nous avions des choses à exporter. Le Fonds social de l'eau en est une parce que c'est un mécanisme qui, certes, peut paraître lourd parce qu'on a 262 communes, mais c'est un mécanisme qui est efficace parce qu'il permet d'avoir une redistribution des ménages les plus aisés vers les ménages les plus défavorisés, avec une sélection très stricte de qui peut y avoir accès. Donc, ce mécanisme a certainement des lourdeurs administratives, mais elles sont nécessaires pour éviter des abus.

Je pense donc que ce mécanisme est tout à fait efficace et d'ailleurs, il s'exporte très bien. J'espère avoir répondu globalement à votre question.

Pour répondre à la question de M. Di Antonio et l'aspect chiffres concernant l'eau de boisson, nous avons des chiffres là-dessus qui montrent que l'eau en bouteilles est utilisée de manière préférentielle par les ménages comme étant une eau de boisson dans un rapport 60/40, c'est-à-dire que 60 % des ménages ont tendance à prendre plutôt de l'eau en bouteilles et 40 % de l'eau du robinet.

C'est un chiffre qui évolue tout doucement, mais il évolue, vers la parité. Le problème est de savoir quelle est la part de la communication dans cette tendance à avoir recours de plus en plus à l'eau du robinet, bien que restant minoritaire, et quelle est la part de la crise économique qui a fait prendre conscience parfois à certains ménages qu'il valait mieux rationaliser certaines de leurs dépenses.

Il est donc difficile de faire la part des choses, mais ce n'est pas pour autant qu'il faille s'arrêter évidemment, et nous continuerons à promouvoir l'eau du robinet comme étant une eau potable sans vouloir entrer de manière contre-productive dans un conflit avec les minéraliers. Ce n'est pas notre rôle. Notre rôle est d'informer que l'eau du robinet est potable et qu'elle peut être bue sans problème.

Aussi vais-je rebondir sur l'autre question, oui, l'eau est potable en Wallonie. Il y a certainement certaines zones où il existe encore des problèmes, mais je pense que *grosso modo* sans problème, puisque tous les distributeurs mettent tout en œuvre pour assurer cette potabilité qui n'est pas toujours garantie quand elle est prélevée telle quelle. Et encore, nous serions étonnés puisque 80 % de l'eau qui est distribuée est naturellement potable. Donc, il n'y a « que » 20 % de l'eau qui est prélevée qui nécessite un traitement.

Nous avons encore des eaux souterraines de relativement bonne qualité. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème bien entendu. Il faut évidemment que cela continue dans cette tendance. Et oui, je pense que très clairement, on peut la boire sans problème.

Concernant les fuites du réseau, si je vous ai bien compris, nous avons un rendement de réseau qui rapporte le volume enregistré au volume prélevé en vue de cette distribution publique qui est d'environ 70 %. C'est dire que 30 % sont non enregistrés, ce qui ne veut pas dire que ce sont des fuites, mais plus simplement parce que dans le volume non enregistré, il y a toute une série de choses qui ne sont pas dites en tant que telles comme l'utilisation par les services incendie d'eau prise sur les canalisations, tout comme un sous-enregistrement de compteurs qui sont trop vieux, tout comme l'eau qui est utilisée par les producteurs d'eau eux-mêmes pour le lavage de leurs installations. Ce sont donc des eaux qui sont prélevées, qui ne sont pas enregistrées ni facturées au final, mais qui ne sont pas perdues dans le réseau. Faire la part des choses, et cela a été une demande du CWEDD déjà il y a quelques années, est une chose très difficile parce que cela requerrait des méthodes statistiques très élaborées avec des hypothèses qui sont plus farfelues les unes que les autres. Faire la part des choses est donc difficile.

Quant à l'évolution de ce rendement du réseau, il faut savoir que le rendement de réseau dépend essentiellement de la consommation d'eau : plus elle est élevée, plus votre rendement de réseau sera élevé, et on peut très bien le constater avec une intercommunale qui s'appelle l'IDEA dans la région de Seneffe, qui a une consommation par compteur de 10 000 mètres cubes et qui a un rendement de réseau de 99 %. Cela ne veut pas dire qu'elle a moins de fuites que les autres, mais simplement, c'est un biais de l'indicateur.

Quand on parle de l'évolution du rendement des réseaux, il faut d'abord avoir cela à l'esprit.

Comment évolue ce rendement de réseau ? Il s'est très nettement amélioré jusque *grosso modo* 2004, avec des investissements très conséquents et depuis, il stagne, oscillant entre 70 et 73 % ces dernières années. Il y a des périodes, lors des fortes sécheresses, par exemple, où les rendements du réseau augmentent, simplement parce qu'il y a un effet de consommation qui permet de faire augmenter ce rendement. Il y a effectivement des hivers parfois rigoureux, comme on en a connu cette année, qui font diminuer, mais, *grosso modo*, sur le moyen terme, le rendement du réseau reste relativement stable, entre 70 et 75 %.

Concernant la question relative à l'évaluation des outils qui ont été fournis, je ne pense pas que nous ayons, pour l'instant, d'outils d'évaluation, si ce n'est le nombre de documents qui sont envoyés, le nombre de demandes que nous avons, que ce soit par internet ou par courrier. Nous en avons très régulièrement. Nous essayons d'ailleurs, pour cela, d'assurer une bonne diffusion de tous nos outils, que ce soit des brochures ou des outils pédagogiques, de passer également par des organisations de consommateurs tel le CRIOC, *Test-Achat, et cætera.* Nous n'avons pas d'évaluation scientifique à l'heure actuelle, tout simplement parce que ces dossiers ont été mis en place en 2009. Il faut le temps — au moins une année scolaire, pour le dossier pédagogique — d'assimiler l'outil, de l'utiliser pour vérifier l'influence. Je prends toujours l'exemple de l'étude sur la tarification, on a attendu cinq ans, le temps de mettre des mécanismes en place, le temps que cette réforme porte ses effets. Pour un dossier pédagogique, cela doit prendre au moins autant de temps.

D'abord, ce dossier a été agréé par la Communauté française, il est en cours d'agrément par la Communauté germanophone. Nous avons également créé un questionnaire d'évaluation sur ce dossier pédagogique, afin de l'améliorer avec ce qui peuvent être des bonnes idées venant du bas vers le haut. Nous attendons impatiemment d'avoir une année scolaire complète sur ce dossier pédagogique pour recevoir les retours. Je ne peux malheureusement pas répondre à la question sur l'influence réelle du dossier pédagogique pour l'instant, sur la manière de penser des enseignants. Je pense qu'il faudra attendre un petit moment.

Mme Vertongen, Directrice d'Aquawal. – Je vais ajouter quelque chose au niveau de la diffusion du dossier pédagogique. L'information a été faite par nos sociétés associées au niveau des écoles qui sont situées sur leur territoire d'activités. Nous avons aussi fait une information au niveau de l'ensemble des communes de la Région wallonne pour leur demander de répercuter aussi l'information vers les écoles.

Nous avons aussi participé au Salon de l'éducation à Namur, pour présenter le dossier. Chaque fois qu'on en a l'occasion, on met en valeur ce document qui est très bien fait et qui présente vraiment le cycle de l'eau de manière complète, de la production, distribution, assainissement et d'autres aspects. On attend éventuellement vos remarques ou vos commentaires sur le document, comme l'a dit M. Prevedello, pour l'améliorer, puisqu'on a fait un formulaire d'évaluation.

Il faut aussi préciser qu'au niveau du dossier, nous avons reçu le soutien du ministre de l'environnement. Une des demandes était justement de mettre à disposition des enseignants ce formulaire d'évaluation pour pouvoir tirer des conclusions sur le dossier.

(Réaction de Mme Cremasco)

M. le Président. – Monsieur Prevedello, je vous remercie pour le caractère complet de vos réponses. Si quelqu'un souhaite réagir à nouveau, mais on a eu une présentation complète.

M. Husson et les collaborateurs qui l'accompagnent nous ont fait savoir qu'ils avaient des documents à disposition des parlementaires. S'il n'y a plus de question concernant ce rapport, je vais leur laisser l'occasion de distribuer les documents qu'il nous ont apportés. Je voudrais les remercier, en notre nom à tous, d'être venus assister, ce matin, à notre séance parlementaire.

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Le volume de l'eau vendue est, semble-t-il, en diminution. On sait que le volume de l'eau alimente les mécanismes notamment de l'épuration de l'eau. Je voudrais donner une petite indication concernant les volumes d'eau effectivement produits et commercialisés : ils sont capitaux, puisque ce sont eux qui permettent de soutenir le mécanisme de financement de l'épuration des eaux et partant, le respect des directives européennes et des objectifs d'assainissement des eaux.

Deuxièmement, le « machin » international, auquel vous contribuez bon gré, mal gré, les

membres d'AquaWal... Je parle de la structure de solidarité internationale qui a été mise sur pied à la suite de Mexico, si je ne m'abuse. Comment cela fonctionne-t-il ? À quoi attribue-t-on les moyens disponibles aujourd'hui, si c'est déjà fait ? Comment fonctionne ce mécanisme un peu forcé de coopération au développement qui a été fixé par décret, de nouveau avant votre investiture, Monsieur le Ministre ?

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

M. Prevedello, Conseiller scientifique AquaWal. – Concernant l'évolution des volumes d'eau, sur le moyen terme, ils restent relativement stables. Il y a une très légère diminution, d'environ 1 %, 1,5 % entre 2005 et 2010. On est passé de 163 millions à 160 millions de mètres cubes sur le total. Tous ces volumes ne sont pas soumis au CVA, bien entendu. Mais il ne faut pas trop s'inquiéter concernant le financement de l'épuration des eaux si le volume diminue puisque, par le mécanisme du coût-vérité, lorsque le volume diminue, le prix augmente.

Concernant l'évolution des volumes — elle reste relativement stable — mais par compteur — attention, il y a une nuance à apporter -, elle diminue drastiquement. C'est bien cela qui pousse le prix vers le haut, parce qu'on a imposé d'avoir un compteur par logement, dans tous les nouveaux raccordements. Donc, le nombre de compteurs augmente plus vite que le volume. Le volume reste stable, le nombre de compteurs augmente, la consommation par compteur diminue. Or, les coûts liés à l'épuration des eaux ou à la production et la distribution sont majoritairement fixes.

Quand on a des abonnés en plus qui demandent des coûts de structure en plus — que ce soit du service clientèle, que ce soit du service facturation... -, on a des coûts qui ne diminuent pas, mais un volume par abonné qui diminue, donc le prix augmente.

Je ne sais pas si je suis excessivement clair.

M. Borsus (MR). – La conclusion : le prix augmente fortement et cela devient un sujet de préoccupation pour nos concitoyens. Le modèle, tel que vous le décrivez, a ses limites puisque moins on produit, plus on augmente, plus le prix augmente, plus les gens sont sensibles au prix, plus ils font attention à leur consommation. Le modèle a effectivement un certain nombre, à tout le moins, de points d'interrogation.

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

M. Husson, Président d'AquaWal. – Pour répondre à M. Borsus, c'est vrai que c'est une inquiétude au niveau de la Société publique de gestion de l'eau, cette diminution des volumes qui pourrait entraîner une diminution des recettes par l'intermédiaire du CVA. C'est d'ailleurs pour cela que l'ensemble des associés d'AquaWal s'inquiète quant à la prolifération de ressources « alternatives » au niveau de l'eau. Plus il y aura de ressources alternatives, sans les critiquer, moins il y a d'utilisation des eaux de distribution, des eaux soumises au CVA.

Il faut qu'on soit attentif à cela, c'est exact, d'autant qu'il n'est pas vraiment possible de comptabiliser les eaux usées. Les rejets ne savent pas facilement être comptabilisés. On sait ce qu'on consomme à l'entrée, au départ des réseaux publics, mais nous ne savons pas comptabiliser ce qui est rejeté dans les réseaux d'assainissement, vers les stations d'épuration. Il n'y a pas de mécanisme permettant de comptabiliser vos rejets. C'est vrai que c'est inquiétant de voir proliférer des ressources alternatives aux dépens de la consommation au départ des réseaux publics. Nous sommes inquiets et nous suivons cela de très près.

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

Mme Vertongen, Directrice d'Aquawal. – Je pense que M. Borsus avait posé une autre question concernant le Fonds de solidarité international pour l'eau.

Je voulais souligner qu'à l'heure actuelle, il n'y a eu qu'un appel à projets, au niveau de la coopération au développement. Il y a d'ailleurs eu une réunion du comité de suivi du fonds, il y a plus ou moins trois ou quatre semaines. Là, le fonds fonctionne actuellement sur base d'une contribution accordée par le SPW, qui s'élève à 500 000 euros. Nous avons examiné une série de projets. Cinq projets ont été retenus au total, qui bénéficieront de ce subventionnement.

WBI, qui organise et assure le secrétariat de ce fonds, nous a informés que, dans le courant du mois de septembre, il y aurait un second appel à projets avec encore un montant de 500 000 euros qui seraient mis à disposition.

M. Borsus (MR). – Donc, les sociétés ne paient pas, finalement ? Pourquoi fallait-il faire un décret ? C'est plutôt à moi que je devrais poser la question. Pourquoi faut-il faire un machin comme cela si la région veut seulement doter de 500 000 euros ? On peut discuter de l'opportunité : 500 000 euros, c'est bien, ce n'est pas assez, c'est trop, cela doit être beaucoup plus, ou beaucoup moins, ou ce n'est pas le rôle, ou cela doit être dans la coopération au développement.

J'ai de la mémoire, surtout dans cette matière-là, je suis méticuleusement l'ensemble de ce dossier. Je me souviens des déclarations fortes, on allait créer un grand mécanisme — vous vous en souvenez, Monsieur le Président — de solidarité

internationale. C'était dans le retour du sommet mondial de l'eau. Puis on a fait un texte, qui est allé au Conseil d'État. Le Conseil d'État a dit «*Vous ne pouvez pas imposer, comme cela, dans cette matière-là*». On a dit «*Non, ne vous tracassez pas, on a trouvé une autre solution, on va faire sur base semi-volontaire un appel au secteur. Puis, avec cela, on va faire des projets de solidarité dans le secteur de l'eau.*». Je trouve cela très pertinent, l'accès à l'eau, un droit fondamental, *et cœtera*. Je ne remets pas du tout cela en cause, qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans mon propos. Par contre, c'est vraiment, pour la Région wallonne, la caricature d'un processus décisionnel régionaliste. On a donc mis un nouveau mécanisme bis en place. Puis j'entends que, en fait, c'est simplement le SPW qui paie. Les prémisses de cela remontent à 2006. Nous sommes presque en 2011 et il y a eu un appel à projets avec quatre projets rentrés, cinq ans plus tard. On va en faire un deuxième, et c'est la région qui paie en direct.

Je ne voudrais pas être excessivement critique, souvent on me reproche de ne pas être assez ferme. Là, je dois demander qu'on déchire ce machin-là et qu'on crée un fonds social de l'eau, la région fait une dotation à une ligne budgétaire, puis c'est terminé. Cela me semble beaucoup plus simple.

Donc, à la marge de votre exposé — puisqu'Aquawal n'est pas directement concerné, mais nous sommes une commission qui a l'eau dans ses attributions -, n'en profiterait-on pas pour, à votre initiative, Monsieur le Président — je sais que vous êtes un progressiste en matière décrétale -, dire «À l'occasion d'un rapport, on a vu que ce truc ne marchait vraiment pas comme on l'avait imaginé, tout le monde peut se tromper»? Faisons les choses autrement, me semble-t-il.

M. le Président. – Je pense que cela n'entre pas dans le débat aujourd'hui avec Aquawal. Si je suis un progressiste en matière décrétale, vous êtes un champion de billard, Monsieur Borsus.

Je suggère que nous libérions les collaborateurs d'Aquawal, en les remerciant une nouvelle fois et en vous invitant à distribuer vos documents aux parlementaires.

La parole est à M. Husson.

M. Husson, Président d'Aquawal. – Je voulais simplement vous remercier ainsi que M. le Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

M. le Président. – Nous allons aborder les questions orales. Nous irons jusque 12 heures 55 minutes — parce que je sais qu'il y a une réunion de travail à 13 heures — ou jusqu'à la question 10, pour terminer le premier bloc de questions qui concernent l'aménagement du territoire et la cartographie. Nous reprendrons ensuite nos travaux à 14 heures.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME BERTOUILLE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE, SUR « L'ÉVALUATION DE L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON FIXANT LES CONDITIONS SECTORIELLES DES ÉTABLISSEMENTS CRÉMATOIRES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bertouille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'évaluation de l'arrêté du Gouvernement wallon fixant les conditions sectorielles des établissements crématoires».

La parole est à Mme Bertouille pour poser sa question.

Mme Bertouille (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous savez que le décret relatif aux funérailles et sépultures en Région wallonne est entré en vigueur le 1er février 2010. Cette entrée en vigueur avait été quelque peu postposée suite à quelques difficultés concernant l'adoption d'un arrêté d'exécution qui concernait les conditions sectorielles des établissements crématoires et qui a finalement été adopté.

Comme tout travail parlementaire qui se doit, ce décret est actuellement à la réflexion. J'ai à ce sujet interpellé M. le Ministre Furlan à différentes reprises en vue d'analyser l'application concrète sur le terrain de ce décret relatif aux funérailles et sépultures. Au niveau du ministre Furlan, un groupe de travail réfléchit et planche actuellement sur cette évaluation du décret et de l'arrêté d'application.

Monsieur le Ministre, mes questions sont très simples. L'arrêté fixant les conditions sectorielles des établissements crématoires fera-t-il également l'objet d'une évaluation? Avez-vous été invité à faire partie du groupe de travail qui planche actuellement sur l'évaluation du décret funérailles et sépultures? Avez-vous des rapports avec ce groupe de travail? La réflexion sur d'éventuelles modifications de cet arrêté pourra-t-elle être intégrée dans les réflexions qui sont actuellement menées par le cabinet du ministre Furlan? Quelles sont les éventuelles modifications que vous souhaiteriez déjà faire par rapport à un retour que vous auriez sur le terrain par rapport à cet arrêté? Avez-vous un calendrier relatif aux réflexions que vous souhaitez mener? Enfin, pourriez-vous me dire, Monsieur le Ministre, si de

nouvelles demandes ont été introduites au sujet de nouveaux établissements crématoires en Région wallonne ? Les établissements actuellement en activité en Région wallonne vous ont-ils formulé des remarques par rapport à l'arrêté fixant les conditions sectorielles des établissements crématoires ?

Monsieur le Ministre, je voulais faire le point avec vous quant à cet arrêté bien spécifique et vous entendre surtout par rapport au groupe de réflexion qui travaille actuellement sur le décret funérailles et sépultures.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Madame la Députée, je serai bref et précis quant à ces différentes questions. En effet, depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement du 3 juin 2010 fixant les conditions sectorielles relatives aux crématoriums, aucune nouvelle demande pour l'implantation et l'exploitation d'un crématorium n'a été introduite en Wallonie.

Par ailleurs, après avoir consulté mes services, il apparaît que ceux-ci n'ont pas été informés à ce stade que l'une ou l'autre des dispositions de l'arrêté seraient problématiques. *A priori*, je ne vois donc pas de raison de procéder à ce stade, à une évaluation des conditions sectorielles. Ceci étant, si de nouvelles dispositions devaient être intégrées, je les examinerai évidemment avec attention.

Pour le reste, effectivement, mon collègue, M. le Ministre Furlan mène une évaluation plus générale du décret, mais cela, c'est dans la partie qui le concerne. Je serai évidemment associé le moment venu à l'évaluation, mais sur la partie qui concerne l'arrêté, je n'ai pas eu pour l'instant, d'information particulière qui poserait problème.

Je suis tout à fait disposé à les examiner le cas échéant.

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

Mme Bertouille (MR). – Je pense qu'effectivement, votre réponse est vraiment trop brève et trop optimiste. Je vous invite vraiment à vous inquiéter des réflexions qui sont menées dans le groupe de travail piloté par le ministre Furlan, car je pointe quatre problématiques par rapport aux réactions de terrain que j'entends. Je vous invite à écouter et à analyser en profondeur les remarques qui pourraient vous arriver.

Je vous cite les quatre points qui, aujourd'hui, posent problème. C'est d'abord toute la problématique des membres du corps humain aisément identifiables par un spécialiste et celle des fœtus de moins de 180 jours. Si je compare votre arrêté avec le décret, vous parlez M. le Ministre, des fœtus de moins de 180 jours, mais l'arrêté du ministre Courard évoque quant à lui des fœtus entre 106 et 180 jours. Il y a donc là, une première discordance. Sur cette problématique des pièces anatomiques, je pense qu'une information aux familles et aux hôpitaux est tout à fait indispensable.

Je précise brièvement les trois autres points qui semblent poser problème : la problématique des parcelles de dispersion et de la divergence existant selon qu'elles se situent dans le cadre d'un crématorium ou dans un cimetière — je ne vais pas rentrer dans les détails, à vous de voir les différences - ; troisièmement : les normes pour les crématoriums qui sont plus strictes que celles qui étaient imposées pour la destruction des déchets...

M. le Président. – Madame Bertouille, je vous rappelle qu'il s'agit d'une réplique.

Mme Bertouille (MR). – Absolument mais comme le ministre a été vraiment très lacunaire...

Quatrième point qui pose problème : les certificats devant être remis par les pompes funèbres sur la conformité des cercueils destinés à la crémation. Or, les pompes funèbres ne sont pas qualifiées pour en vérifier la conformité. Il est donc absolument nécessaire de créer un label pour les cercueils.

Voilà quatre points que j'ai soulignés et je vous invite donc à approfondir vos réflexions.

QUESTION ORALE DE MME REUTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES « ARCHIS » FLINGUENT LES WALLONS »

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « UN *BOUWMEESTER* WALLON POUR FAIRE QUOI ? »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales jointes de Mme Reuter, sur « les « archis » flinguent les Wallons » et de Mme Cremasco, sur « un *bouwmeester* wallon pour faire quoi ? » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

Mme Reuter (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, l'intitulé de ma question est explicite «les «archis» flinguent les Wallons». Je reprends un article de presse du week-end dernier qui fait écho d'un ras-le-bol général des bureaux d'architecture face aux marchés publics wallons.

Si cette fois on vise principalement, la SPI+ on apprend très rapidement que l'intercommunale de développement économique à l'échelle de la province de Liège ne fait certainement pas figure d'exception. Au contraire, l'intensité de ces dérives par rapport aux bonnes pratiques dans les marchés en fait l'illustration parfaite du mal architectural wallon.

Le secteur dénonce cette manie de rechercher le maximum d'un point de vue financier, au détriment des projets architecturaux. La conséquence est importante pour les bureaux d'architecture comme pour la qualité des bâtiments qui en résulte. Le désarroi des bureaux d'architectes face aux marchés publics n'est pas neuf. En bonne partie, cette situation trouve son origine du fait que la Commission européenne a exigé la suppression des anciens barèmes qui régissaient la profession afin de permettre notamment une concurrence par les prix.

Résultat: les bureaux se retrouvent dans une situation qualifiée d'impossible. Les bureaux d'architectes ont besoin de constance. Or, à l'approche des élections communales, ils sont surchargés en raison des travaux publics. Ces mêmes bureaux devront ensuite postuler dans les marchés publics et pour être retenus, ils devront absolument casser les prix. Si le problème existe dans toutes nos régions, il est apparemment plus grave en Wallonie.

En effet, contrairement à la Flandre ou à Bruxelles qui possèdent leur *bouwmeester*, en Wallonie, il n'y a pas de «maître-architecte». Pourtant, le CWATUPe est très complexe, incertain et bourré de procédures pour obtenir les autorisations de construction. Ces règles, certes nécessaires, mais pour le moins floues, font perdre beaucoup de temps et d'énergie aux bureaux.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de cette situation? J'imagine que oui.

La Wallonie se dotera-t-elle prochainement d'un «maître-architecte»?

Quelle est la position du gouvernement face à cette solution qui semble pouvoir améliorer le travail de tout un secteur et surtout, la qualité du paysage architectural wallon?

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

Mme Cremasco (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, merci à Mme Reuter d'avoir également soulevé le débat sur les *bouwmeester* qui revient cycliquement. Le week-end des 19 et 20 février, *La Libre Belgique* faisait état de cette demande pressante notamment de Jan Ketelaer de la Fédération royale des architectes qui réclamait à corps et à cris un «*bouwmeester*» wallon. Répondant par l'affirmative à la question de savoir « *si ce problème est plus grave en Wallonie qu'en Flandre ou à Bruxelles?*» Il ajoute que « *ce qu'il manque, c'est un bouwmeester comme à Bruxelles et en Flandre. C'est spécifique à la Wallonie, il n'y a pas la même recherche de qualité. Le CWATUPe est très complexe, incertain et bourré de procédures pour avoir les autorisations de construction. Du coup, ces règles floues font perdre beaucoup de temps aux bureaux. Il y a aussi la mentalité wallonne qui estime que les architectes sont déjà assez riches comme cela et qu'il est inutile de les enrichir encore plus...*». Vous savez que c'est une des professions libérales les plus dénigrées à ce niveau-là car on a l'impression que finalement, ils ne font rien. Je voulais quand même relayer ces dires puisqu'on est dans le cadre de l'évaluation du CWATUPe. J'espère qu'un jour, la Fédération royale des architectes et bien d'autres seront satisfaits de l'évolution du CWATUPe.

Cette introduction fait le lien entre la recherche de qualité architecturale et urbanistique, le code et les missions données aux architectes dans les cahiers de charges et — si le code est un peu central, il y a quand même la qualité architecturale qui peut dépasser le code ou qui peut ressortir d'autres moyens que celui-là — les marchés publics. C'était là l'aspect sur lequel insistait Mme Reuter. Je voulais le remettre dans une séquence au moins de trois gros points. L'aspect de Mme Reuter était donc plutôt les marchés publics et leur mode d'attribution.

Je voudrais ici, faire une petite incise sur ce qu'est le «*bouwmeester*». C'est historiquement le maître-bâtisseur ayant en charge de veiller à la qualité des constructions publiques. Le rôle du *bouwmeester* est quand même important, surtout dans le cadre d'une discussion ici au niveau régional et avec le Ministre de l'Aménagement du territoire. Dans le cas de la Hollande, ce poste fut établi par l'occupant français au début du 19ème siècle pour s'assurer que les constructions publiques respectaient l'esprit du lieu et celui du régime. L'intention était donc un peu autre et en tout cas, plus dirigiste. Aujourd'hui, cette mission a évidemment évolué et a pu s'adapter aux besoins des régions flamande et bruxelloise, et de la ville d'Anvers. Car il y a aussi un *bouwmeester* dans la ville d'Anvers. Dans ce cas-là, on parle plus précisément d'un *stadbouwmeester*. En effet, il a un

rôle plus local. Je trouve que c'était intéressant de le mentionner ici dans cette commission et dans le cadre de notre réflexion générale, car le niveau régional tenu par le *stadbouwmeester* flamand n'est pas du tout le même que celui du *bouwmeester* anversois. Je pense qu'ils se complètent très largement et qu'examiner les missions des uns et des autres éclairent aussi sur ce que sont l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'architecture. Les échelles d'intervention et le mode de raisonnement ne sont donc pas du tout les mêmes. Je souhaitais notamment étoffer la question de cette appréciation entre leur rôle différent au niveau local et régional.

Le *bouwmeester* de la Région de Bruxelles-Capitale a été nommé fin 2009, dans un contexte spécifique, particulièrement complexe tant au niveau des institutions de la région, qu'au niveau des communautés et des communes. Il souligne que sa mission n'inclut pas de réaliser une vue d'ensemble sur l'aménagement de la ville, mais de mettre de l'huile dans les relations entre acteurs indépendants, mais dont la collaboration est souhaitable. Alors que le rôle du *bouwmeester* flamand est un rôle organisationnel au niveau de l'aménagement du territoire et qu'il a clairement une ligne directrice sur l'ensemble de la Flandre. Celui de la région bruxelloise souligne qu'une attention particulière sera portée aux procédures de désignation des auteurs de projets et d'établissement des cahiers de charges, en ce compris le cadre des procédures négociées.

Le choix d'un soumissionnaire autre que le moins disant doit être rendu possible. C'était l'angle d'attaque de Mme Reuter mais qui relève clairement d'une problématique très directement liée au rôle des *bouwmeester*.

Je voudrais également, Monsieur le Ministre, faire référence à votre publication *« politique de l'aménagement du territoire pour le 21è siècle. Lignes de force.»* que nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer dans cette commission. Plus précisément, je voudrais faire référence au passage intitulé *«Stimuler les bonnes pratiques par l'exemple»* qui met en évidence la nécessité de susciter des opérations innovantes et créatives, tant dans le chef des pouvoirs publics que privés. L'effet d'entraînement y est présenté comme un moyen efficace de changement et il est évident que les opérateurs privés soient attirés vers cet effet d'entraînement également. Des mesures concrètes y sont évoquées: le grand prix d'architecture, les concours d'urbanisme, mais aussi la création d'une cellule de promotion de l'architecture de qualité.

Le nœud de la question est de savoir si ce sont les prémisses d'un *«bouwmeester»* wallon?

En introduction, le porte-parole de la FAB faisait le lien entre trois dimensions essentielles: la qualité architecturale qui est un peu le nœud, le code, les cahiers des charges et les modes d'attribution. L'évaluation du CWATUPe ne serait-elle dès lors pas aussi l'occasion de réfléchir et de préciser les missions d'une telle cellule de portée régionale? Je dis cellule de portée régionale, et je ne mets plus le terme spécifique *«bouwmeester»*, même si en Flandre, à Anvers ou à Bruxelles, un *bouwmeester*, ce n'est pas un homme tout seul, c'est une équipe. Dans votre publication, on voit plus une notion de cellules axées autour de la qualité architecturale.

Quelles pourraient être justement les spécificités d'un «bouwmeester» pour notre région? C'est là le fond de la question.

D'autre part, l'article de *La Libre Belgique* cité ci-avant mettait aussi en évidence le rôle des intercommunales de développement dans la définition et l'attribution des missions d'architecture. Et en faisant le lien avec le «*Stadbouwmesteer*» au niveau local et celui de Flandre au niveau régional, je mettais en regard le rôle important des pouvoirs locaux anversois dans les décisions architecturales et urbanistiques. L'article portait — presque incriminait — les intercommunales à ce niveau-là. Dès lors, la mission d'un *«bouwmeester»* wallon ne devrait-elle pas être réfléchie dans son articulation avec celle de «*bouwmeesters*» plus locaux, puisque je ne préjuge pas du niveau évidemment et de l'échelle d'action adéquate qui serait la commune, l'intercommunale, et/ou le bassin de vie par exemple qui pourrait être une échelle pertinente pour avoir ce lien. Je soumets donc à votre réflexion toutes ces questions Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Merci, Madame Cremasco. Vous avez un peu débordé votre temps de parole.

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 Président, chers collègues, je suis particulièrement sensible à la promotion d'une architecture de qualité, pas seulement parce que les architectes la revendiquent mais parce que je suis convaincu qu'elle sera un vecteur déterminant pour répondre aux défis d'aménagement du territoire des années à venir. Penser notamment le vivre en ville de demain nécessitera toute la réflexion et l'innovation des architectes et des urbanistes.

Comme vous l'indiquez, j'ai eu le plaisir à cet égard de mettre sur pied le premier Grand Prix d'architecture de Wallonie ainsi qu'un concours d'urbanisme adressé aux écoles d'architecture et d'urbanisme de la Communauté française.

Ce Grand Prix d'architecture a été un succès de participation:191 participants ont concouru et des réalisations d'exception ont été primées. Vous retrouverez le lauréat du prix relatif au logement parmi les illustrations des lignes de force de

l'aménagement du territoire que vous citez Madame Cremasco, dont j'ai eu l'occasion de vous parler récemment.

Les architectes ont été séduits par cette démarche. La revue bimensuelle des architectes, A+, consacrait à ce Grand Prix, un article au titre évocateur : «*Enfin le réveil ?*» qui, peut-on le deviner, montre la somme des attentes, des principaux intéressés par rapport au rôle de l'architecture et à l'innovation en architecture.

Au-delà des concours et des grands prix, une autre piste est effectivement de s'inspirer de l'institution des *« bouwmeesters »* flamand et bruxellois pour créer une cellule de promotion de l'architecture de qualité. Pour reprendre l'intitulé de la question de Mme Cremasco, «*pour faire quoi ?*». À cet égard, il ne faut pas perdre de vue que le cadre dans lequel doivent s'intégrer les projets publics ou privés est défini par un ensemble de règles qui relèvent soit de la législation sur les marchés publics soit du CWATUPe, certes en cours d'évaluation.

Une cellule de promotion de l'architecture à l'image de celle des *«bouwmeesters»* ne modifiera pas ces règles, mais elle pourrait contribuer à créer un cadre propice à l'émergence de projets de qualité. Elle pourrait ainsi rendre des avis dans le cadre de projets d'envergure ou assister les pouvoirs publics dans l'organisation de concours qui constituent évidemment un des moyens de susciter aussi la créativité et l'innovation.

Concernant le code, comme je l'indique régulièrement, je souhaite d'une manière générale passer d'un urbanisme de loi à un urbanisme de projet. C'est une posture qui prend tout son sens en ce qui concerne l'architecture.

Par le passé, l'on a souvent mis l'accent sur une nécessaire «orthodoxie architecturale» qui s'est incarnée dans les prescriptions des permis de lotir, des règlements régionaux ou communaux ainsi que des plans communaux d'aménagement.

Certes de tels outils ont permis d'assurer une certaine cohérence à l'architecture en Wallonie. Mais reconnaissons qu'ils ne contribuent pas à favoriser l'émergence des projets plus audacieux. Pour réaliser de tels projets, architectes, maîtres d'œuvre et entrepreneurs doivent parfois suivre un parcours du combattant. Il faut au travers de la loi, mettre bien davantage l'accent sur les mesures à caractères prioritaires. Par exemple, je suis souvent étonné que la gestion de la densité d'habitations — disposition pourtant primordiale en matière d'aménagement du territoire — soit laissée à l'appréciation des gestionnaires de permis alors que l'inclinaison des toitures, la forme des fenêtres et la profondeur des vérandas sont gérées par un arsenal réglementaire dont il est souvent bien difficile de s'écarter. Il y a donc, me semble-t-il, un souci de priorité, mais on est vraiment en plein dans les questions qui sous-tendent l'évaluation du CWATUPe.

Je n'insisterai jamais assez sur la nécessité de stimuler toutes les formes de créativité pour édifier une ville durable, l'habitat durable : créativité urbanistique, créativité architecturale et créativité technique. Dépasser les certitudes frileuses, soutenir l'innovation, récompenser l'audace, créer des laboratoires, oser faire des essais au risque aussi de faire des erreurs, mais en tout cas d'évaluer les projets et de voir comment on peut en retenir le meilleur. Voici les termes dans lesquels je souhaiterais que l'on conçoive l'architecture des quartiers de demain.

Il faut donc que les autorités régionales et communales s'occupent davantage d'aménagement du territoire et d'urbanisme que de détails architecturaux, mais il faut aussi qu'elles mettent en œuvre les outils adéquats pour susciter des projets architecturaux de qualité, notamment les procédures de concours, et pourquoi pas la création d'une structure chargée de la promotion d'une architecture de qualité.

Cette piste du « *bouwmeester* » est une piste tout à fait intéressante parmi d'autres pistes bien sûr qui doivent trouver leur aboutissement, leur concrétisation d'une manière ou d'une autre, je veux dire l'opportunité et la décision de ce que l'on fera fait vraiment partie de l'évaluation générale du CWATUPe et de l'ensemble des mécanismes existants.

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

Mme Reuter (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Évidemment, cela rentre dans l'évaluation du CWATUPe, et donc c'est un premier pas. Cette question était néanmoins importante pour voir effectivement quelle était la position du gouvernement et voir comment rassurer quelque peu les architectes. C'est donc un premier pas qui permet effectivement de pouvoir dire que la volonté est là, en tout cas, de rendre les choses plus simples et plus efficaces aussi. Pouvoir créer un cadre propice à un travail convenable pour les architectes, c'est quelque chose d'essentiel. Je n'irai pas plus loin. Je pense que nous aurons l'occasion d'en rediscuter au cours de cette évaluation.

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

Mme Cremasco (Écolo). – En effet, je pense que c'est une bonne chose que cela vienne dans le cadre de l'évaluation du CWATUPe, vous auriez répondu autre chose, Monsieur le Ministre, qu'on allait sortir d'emblée une mesure par rapport au «*bouwmeester*» un peu à part de cela que cela m'aurait semblé plutôt bizarre. C'est effectivement très cohérent.

La simplification est une chose, la qualité architecturale en est une autre et vous avez appuyé là-dessus. Je pense que le *bouwmeester* contient aussi cette notion de qualité, d'innovation et de promotion des choses différentes. On sait combien la Wallonie est pauvre à l'heure actuelle, en projets phares et en projets d'exception, qu'on peut montrer à l'extérieur en disant qu'on est parmi les meilleurs, parmi les plus innovants. Cela peut très fort stimuler cet aspect qui reste un aspect très important de la promotion.

Enfin, dernier petit commentaire sur cette problématique d'attribution au moins disant et toujours de parfois missions architecturales comme vous l'avez laissé sous-entendre revu à la baisse et qui a besoin même d'être revalorisé de façon générale, car c'est un métier compliqué et que, quelque part, une fois que c'est construit, cela nous touche tous et on est bien obligé de se farcir l'environnement que nous proposent les architectes, se farcir ou en profiter.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA ZONE DE RÉSERVATION POUR LA LIAISON CHB »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la zone de réservation pour la liaison CHB ».

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à propos de projets phares, je voudrais en évoquer un aujourd'hui, mais malheureusement, celui-ci a peu de chances de se réaliser dans un temps court, en tout cas. Très mauvaise journée, mais la vie est faite de moments d'espoir et d'autres.

Je voudrais reparler quelque peu de Cerexhe-Heuseux-Beaufays et surtout de ces fameuses zones de réservation dont on connaît évidemment l'impact sur la population. L'incertitude dans laquelle vivent les habitants n'est pas à décrire puisque c'est en 1987 que cette zone de réservation a été inscrite au plan de secteur sur l'ensemble du tracé autoroutier pressenti. Des centaines de riverains sont concernés par ce que j'ai appelé avec beaucoup de précautions « l'ex future liaison CHB ». Ces riverains ne savent pas ce que demain leur réserve par rapport à leur propriété, il faut quand même le rappeler. Ils sont toujours propriétaires des terrains qui sont concernés par cette zone de réservation.

Ce sont donc des terrains qui sont évidemment inexploitables pour un projet, pour une extension d'habitation, ou que sais-je et qui sont invendables. Monsieur le Ministre, je pense qu'il est temps à certains égards et au vu de votre DPR, de rechercher et de trouver des solutions. Vous allez certainement me dire que vous allez continuer à en rechercher, mais je pense qu'il faut trouver des réponses à apporter à cette population.

J'aimerais savoir si effectivement, Monsieur le Ministre, vous avez examiné les conséquences de la décision d'abandonner le projet sur cette zone de réservation. Quelles sont ces conséquences et quand allez-vous prendre des décisions à ce sujet ?

Avez-vous l'intention d'actionner la procédure inscrite à l'article 40 § 2 du CWATUPe ? Comptez-vous déposer un arrêté abrogeant le périmètre de réservation concerné par l'ex-projet CHB, projet qui pour les riverains devient parfaitement imbuvable. On parle en effet d'une procédure qui concerne 23-24 années de patience pour les uns et les autres depuis qu'on a pris des décisions qui n'ont pas été suivies d'effet. Je le regrette, car je pense qu'il faut à un moment donné apporter des réponses à ces braves gens qui vivent dans l'incertitude. J'espère, Monsieur le Ministre, que vous allez quelque peu nous éclairer sur vos intentions et sur ce que vous comptez réserver à cette situation qui à mon estime est intolérable pour ces habitants.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur Dodrimont, effectivement, comme vous le dites, cette situation est assez difficile à vivre pour les personnes concernées et comme vous le savez, cela ne date évidemment pas des 18 derniers mois.

Lors du débat sur votre résolution, en juin 2010, chacun a eu l'occasion de s'exprimer sur Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Tous les partenaires de la majorité ont rappelé qu'ils n'entendaient pas initier le projet CHB sous cette législature puisque la déclaration de politique régionale est très explicite à ce sujet et dit que « *Le gouvernement veillera à ne pas poursuivre le projet autoroutier à l'est de Liège et à examiner les conséquences de cette décision en ce qui concerne la zone de réservation, et, dès à présent, à chercher des solutions pour les propriétaires d'immeubles situés dans cette zone et désireux de clarifier leur situation.* ».

Les propriétaires concernés sont effectivement dans une situation très délicate depuis de trop nombreuses années. Il n'y a néanmoins pas 36

solutions pour résoudre le problème CHB : soit le périmètre de réservation est supprimé, soit il est maintenu. L'article 40 § 2 du CWATUPe, dont l'application relève effectivement de mes compétences, habilite le gouvernement à supprimer le périmètre de réservation en cas de renoncement à réaliser une infrastructure. À l'heure actuelle, il n'y a néanmoins pas encore de décision à ce sujet du côté du gouvernement et j'entends bien que vous envisageriez que nous allions dans ce sens.

L'autre solution est de maintenir le périmètre de réservation. Se pose alors la question des expropriations, qui relèvent des compétences de mon collègue, M. le Ministre Lutgen. Celui-ci travaille sur cette hypothèse, sur base d'une étude juridique ainsi que d'un inventaire des terrains et maisons concernés.

Nous aurons évidemment l'occasion de revenir sur le sujet dans les prochains mois, en fonction de l'évolution du dossier. Il est clair que le gouvernement reste sur la logique de ce qui a été annoncé dans la Déclaration de politique régionale, c'est-à-dire à la fois qu'il n'y aura pas de concrétisation de CHB, mais qu'en même temps, il faut apporter une réponse au problème des riverains.

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse qui, vous vous en doutez, ne m'apporte pas d'élément neuf par rapport à la situation. Vous dites, dans votre réponse «*Dès à présent, on cherche une solution*». Dès à présent, j'espère que ce n'est pas maintenant, j'espère que cela s'applique à un moment où votre majorité ... parce que vous dites : «*Le problème ne relève pas des 18 derniers mois, il a fatalement été initié bien avant*». Cela veut-il dire que, depuis 18 mois, vous cherchez une solution ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – «Dès à présent», c'est dans la DPR. J'ai simplement cité la DPR. Effectivement, le travail est en cours, comme je vous l'ai dit, notamment sous la tutelle de M. le Ministre Lutgen pour ce qui concerne la question d'examiner les expropriations sur base du périmètre existant.

M. Dodrimont (MR). – Je ne peux évidemment pas me satisfaire d'une telle réponse. Je pense que les riverains doivent aussi penser qu'on commence tout doucement à se moquer d'eux. Tant qu'on était dans une logique de réaliser Cerexhe-Heuseux-Beaufays ...

M. le Président. – C'est une réplique, Monsieur Dodrimont, pas une nouvelle question.

M. Dodrimont (MR). – Je n'ai pas d'autre question et je n'aborde pas d'autre sujet. Je dis simplement que, tant qu'on était dans une logique — et je viens derrière la réponse de M. le Ministre de réaliser Cerexhe-Heuseux-Beaufays -, chacun pouvait attendre la concrétisation ou pas du projet. Maintenant, il y a une autre logique annoncée. Je le regrette. Je crois que je me suis exprimé très clairement par rapport à cela. Allons de l'avant et ne nous renvoyons pas «la patate chaude» entre membres du gouvernement, en disant : «*Ce n'est pas moi qui vais m'occuper de cette partie-là, c'est plutôt M. Lutgen au niveau expropriation*». Je regrette. Je pense que c'est de la responsabilité du gouvernement de prendre une position claire, qui ne peut pas laisser les riverains dans cette incertitude plus longtemps ou alors on prend une autre position et on dit : «*On fera la liaison dans dix ans ou on évaluera la possibilité de le faire dans dix ans*». Je serais assez d'accord d'aller dans cette direction-là avec vous, mais qu'on l'annonce très clairement aux riverains et que l'on passe à l'expropriation, si c'est cela, et dites : «*On n'est pas prêt pour le faire, on estime que le réseau n'est pas suffisamment saturé que pour faire le chaînon manquant*». Il y a beaucoup d'éléments qui concourent à ce qu'on puisse tous imaginer qu'il serait temps de le faire. On peut avoir un point de vue différent, mais qu'on ne laisse pas cette incertitude persister par rapport à ce dossier. Là, votre gouvernement a commis une erreur.

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES DERNIÈRES ÉVOLUTIONS DU DOSSIER DE LA RN54 »

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 «les dernières évolutions du dossier de la RN54».

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

M. Binon (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, fin décembre, la presse faisait état d'une avancée historique dans le dossier cinquantenaire de la RN54 — on peut encore avoir espoir — qui doit relier Lobbes à Erquelinnes et, donc, Charleroi au nord de la France via Maubeuge.

En effet, sur les nombreux tracés qui ont été étudiés pendant 50 ans, et plus particulièrement parmi les quatre retenus une nouvelle mouture du tracé central, le tracé central 6+, est proposé comme tracé définitif. La procédure de révision des plans de secteur en vue de l'inscription du projet de tracé pour la réalisation d'un tronçon routier Lobbes-

Erquelinnes et de son périmètre de réservation est en cours.

Pouvez-vous m'expliquer en quoi le tracé central 6+ est plus intéressant que les quatre tracés retenus jusqu'ici ? Comment a été prise la décision de retenir ce tracé ?

Il semble que le gabarit retenu soit une voirie à deux fois une bande avec ronds-points d'accès tel que prévu dans la DPR. Est-ce bien le cas ? Sera-ce avec ou sans berme centrale ?

Un argument est de dire que ce type de gabarit est largement suffisant pour absorber les 14 000 véhicules qui circulent dans la zone. Mais le risque n'est-il pas que l'existence même du chaînon manquant attire beaucoup plus de voitures ? Les deux bandes seront-elles suffisantes dans ce cas ? Le transit international a-t-il été pris en compte ainsi que son augmentation potentielle ?

Je nourris également une inquiétude. J'ai lu dans de la bonne littérature — puisqu'il s'agit d'un communiqué de presse de la Régionale Écolo de Thuin -, je cite : « *La priorité est accordée à la fonction d'accessibilité de la nouvelle voirie plutôt qu'à la mobilité des usagers et à la fluidité du trafic* ... ». Fin de citation. À quoi cela sert-il de mettre l'accent sur une plus grande accessibilité à cette voirie si la fluidité du trafic n'est pas assurée ?

Quand pensez-vous que les procédures liées aux règles du CWATUPe seront suffisamment avancées pour permettre aux services de votre collègue, M. le Ministre Lutgen, de s'atteler aux étapes techniques du projet ?

Il me revient que cette route pourrait devenir une « deux fois deux bandes » *in fine*. Qu'en est-il exactement ? Avez-vous pris des dispositions pour verrouiller une « deux fois une bande » ou pas ?

Il m'est également revenu — c'était lors de la réunion d'information la semaine passée à Lobbes — qu'il serait possible de construire le long du nouveau tronçon. Confirmez-vous cette information ? Comment cela est-il 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. – Comme vous le savez, c'est le tracé dit « Central 6+ » qui a été retenu par le gouvernement dans son arrêté du 16 décembre 2010, adoptant de manière provisoire le projet de révision des plans de secteur en vue d'y inscrire le projet de tracé du tronçon de la N54 et son périmètre de réservation.

Le choix du gouvernement s'est basé sur les conclusions de l'étude d'incidences qui a étudié un grand nombre de variantes de tracés, dont il est ressorti que le tracé « Central 6+ » présente le meilleur compromis en tenant compte, notamment, des objectifs de mobilité.

Une première étude d'incidences a produit ses résultats en 2004. À partir de 25 variantes de tracés, l'auteur d'étude en avait retenu quatre qu'il a étudié plus en détail.

Suite au décret RESA*bis* — et je ne rentre pas ici dans les détails -, il est apparu obligatoire de compléter l'étude d'incidences en fonction des nouveaux prescrits légaux.

En 2009, le même auteur d'étude a donc produit une étude complétée et actualisée en fonction de l'évolution des données de terrain. Ce complément a conduit l'auteur d'étude à retenir les mêmes quatre tracés. Il a cependant entrepris des adaptations à la marge de certains de ces tracés afin de répondre à quelques modifications de la situation existante, telle que l'évolution de l'habitat, par exemple. C'est ainsi que le tracé « Central 6 » a été rebaptisé « Central 6+ » par l'auteur d'étude, pour montrer les modifications mineures dont il a été l'objet entre la première étude et son complément.

En ce qui concerne les options d'aménagement que vous citez — berme centrale, ronds points, *et cætera* -, je rappelle que la procédure de révision des plans de secteur en cours ne vise pas encore la mise en œuvre de la voirie, mais bien la réservation d'un périmètre au plan de secteur pour sa réalisation. Ces questions viendront dans un second temps. Ce n'est qu'une fois celle-ci finalisée que les permis visant la réalisation de la voirie et de ses options d'aménagement pourront être déposés. Cette étape relève des compétences de mon collègue le Ministre Lutgen.

Il est vrai que le gouvernement a tenu à rappeler dès aujourd'hui sa volonté de voir cette voirie réalisée à deux fois une bande de circulation, conformément à la DPR.

Comme vous semblez adepte de bonne lecture en lisant le communiqué de presse de la régionale Écolo de Thuin, vous relevez dans celui-ci : « *La priorité est accordée à la fonction d'accessibilité de la nouvelle voirie plutôt qu'à la mobilité des usagers et à la fluidité du trafic* ». Puisque d'autres littératures locales vous placent au cœur du problème, permettez-moi de vous apporter quelques compléments. La fonction d'accessibilité n'est pas compatible avec un gabarit de deux fois deux bandes de circulation. Cette configuration de deux fois une bande répond au besoin d'améliorer la desserte des noyaux urbanisés des communes riveraines mais aussi d'éviter l'engorgement actuel des communes. Le tracé emprunté actuellement pose des problèmes de sécurité et compromet en grande partie toute vie sociale propre à ces communes

rurales, les villages étant traversés quotidiennement par des milliers de véhicules.

De plus, l'étude d'incidences relève que la N54 n'accueillerait de trafic de transit lourd qu'en cas de saturation de l'axe E42-E19. Une configuration en deux fois deux bandes ne pourrait dès lors que favoriser ce report de trafic. Par ailleurs, l'auteur d'étude note que le projet s'inscrit dans un triangle routier de nationales qui offrent de bonnes conditions de déplacement malgré leur gabarit limité à une bande de circulation dans chaque sens. La priorité accordée à l'accessibilité de la nouvelle voirie ne signifie donc pas que les problèmes de fluidité n'ont pas été pris en compte.

La configuration choisie est un choix du gouvernement dans son ensemble. Je ne sais donc pas de quelle littérature il vous revient qu'un retour à deux fois deux bandes de circulation serait envisageable.

Quant à la possibilité de bâtir le long de ce nouveau tronçon routier, cela n'entre pas dans les objectifs du gouvernement. L'habitat ou tout autre type d'urbanisation n'est autorisé que dans les zones prévues à cet effet au plan de secteur. La présente révision ne vise que l'inscription d'un projet de tracé de voirie et de son périmètre de réservation. Aucune zone destinée à l'urbanisation n'est projetée ni même envisagée.

Enfin, du point de vue du calendrier, le projet de plan est actuellement en phase d'enquête publique jusqu'à la fin mars. S'en suivront les avis des instances communales, régionales et des autorités françaises. Le gouvernement devrait pouvoir raisonnablement prendre position et arrêter définitivement la révision des plans de secteur pour la fin 2011.

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

M. Binon (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Pourquoi le « deux fois deux bandes » ? Parce que, justement, la population s'inquiète, car elle voit qu'on parle de 150 mètres de large, 150 mètres de large pour deux fois une bande, cela fait un peu beaucoup.

Vous avez raison. Toute personne qui suit les dossiers de voirie sait que l'on fait d'abord le périmètre de réservation et puis le permis. Seulement, pour celui à qui on dit qu'il va y avoir une deux fois une bande devant chez lui, il se pose la question : quand c'est une quatre bandes, il n'y a pas de soucis, on sait comment cela va, il y a une berme centrale, *et cætera*, sur une autoroute, mais quand c'est une deux fois une bande, est-ce que c'est une voirie où tout le monde va pouvoir monter dessus ? Y aura-t-il une berme centrale ou pas ?

C'est un peu pour cela qu'on se pose la question. C'est important pour la population, dans l'enquête publique, de se dire : « *Mais qu'est-ce qu'on va avoir comme route ?* ». On leur dit : « *Il y a 150 mètres de réservation* ». Vous savez pertinemment bien que vos collègues, qui vous ont précédé, il y a 50 ans, avaient pensé à des quatre bandes, parce qu'à Lobbes, c'est une quatre bandes, et à Erquelinne, c'est une quatre bandes.

Une fois de plus, comme je vous l'ai déjà dit dans d'autres dossiers, il faut faire attention que vous ne soyez pas pris au piège et que votre projet de deux fois une bande, qui est indispensable, ne se transforme, le lendemain où vous ne serez plus là, en une quatre bandes et cela, je pense que c'est important.

QUESTION ORALE DE M. DUPONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MODIFICATION DU PLAN DE SECTEUR DE CHARLEROI AFIN D'Y DÉVELOPPER UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la modification du plan de secteur de Charleroi afin d'y développer une infrastructure ferroviaire ».

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

M. Dupont (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le Gouvernement wallon a adopté, le 23 décembre dernier, un arrêté permettant de revoir le plan de secteur de Charleroi afin de développer l'activité et les infrastructures de l'aéroport de Charleroi, en ce compris les infrastructures ferroviaires.

Cet arrêté prévoit un périmètre de réservation de 150 mètres entre l'aéroport et la gare de Luttre. Ce périmètre de réservation touche 175 habitations — soit à peu près 300 habitants — et 20 exploitants agricoles sur le territoire de l'entité de Pont-à-Celles. C'est peu de dire, je pèse mes mots, qu'il suscite émoi et inquiétude auprès des habitants concernés.

Faute d'indications précises, tous peuvent, en effet, se considérer comme concernés par une éventuelle expropriation de leur habitation, par tout ou partie de leur exploitation. Le périmètre d'exploitation qui existe déjà nous a ainsi déjà contraints de refuser — ce ne sont pas des craintes hypothétiques -, un permis pour l'extension d'une

exploitation agricole, il y a quelques jours ou quelques semaines.

Je peux vous assurer que les autorités communales partagent tout à fait cette inquiétude. Il y a un émoi considérable parce que nous voyons des rues éventrées et le quartier de la gare littéralement explosé, avec une espèce de situation absurde où on explose un quartier, y compris l'accès à la gare. On a l'impression que l'enquête publique qui se déroule pour l'instant, qui couvre un champ aussi large — 150 mètres -, par rapport à un tracé qui fait 25 ou 40 mètres, selon qu'on est en déblai ou en remblai, ne remplit pas tout à fait son rôle d'information, puisqu'elle sert surtout à l'affolement généralisé.

On ne veut surtout pas se placer dans une politique de NIMBY, on a un peu l'impression que c'est du « NIMCO », du n'importe comment. La réponse au NIMBY, ce n'est pas le NIMCO.

Mes questions sont simples et sont posées dans le but de faire avancer les choses et de rassurer. Avez-vous des informations plus précises sur le tracé ? Pour l'instant, toutes les hypothèses sont possibles. Je comprends vraiment l'inquiétude très large.

Pouvez-vous donner des informations sur l'échéancier des travaux, tant pour ce qui concerne la gare de l'aéroport que pour la construction de la liaison ? Quels sont les dédommagements prévus pour les agriculteurs dont les terres seront morcelées ou tout simplement, expropriées ?

Donc, on fait le calcul à 25 mètres, ça fait 20 à 30 hectares de terres expropriées. Ça n'est donc pas rien à vivre, à subir, à craindre et j'exprime quand même le regret que l'on soit devant un périmètre si large par rapport à une réalisation qui sera sans doute moins importante et je trouve que l'on n'est pas dans les meilleures conditions pour faire réussir le projet. J'espère que vous pourrez répondre à ces questions qui sont de nature à répondre au moins à un certain nombre d'interrogations de la population.

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 savez, la procédure en cours relève de la révision du plan de secteur à une échelle au dix millième.

À ce stade, le futur tracé de la ligne n'est connu ni du gouvernement, ni du SPW, ni même d'Infrabel. En effet, le projet de tracé sera étudié en profondeur par Infrabel lorsque l'adoption définitive du projet aura été approuvée par le gouvernement.

Je comprends évidemment la frustration des riverains qui souhaiteraient être fixés plus précisément sur leur sort, mais il est indispensable de déterminer d'abord un périmètre de réservation suffisamment large avant de déterminer un tracé précis.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire à vos collègues, M. Desgain et Mme Cornet, les seuls éléments issus de l'étude d'incidence ne permettaient pas à ce stade, de revoir le périmètre initialement prévu par le précédent gouvernement. On est donc dans une procédure bien établie comme votre commune la demande.

À l'issue de l'enquête publique et des consultations, la proposition de tracé ayant le moins de conséquences sur le territoire et qui sera techniquement acceptable sera retenue par le gouvernement lors de la révision définitive du plan de secteur.

En ce qui concerne l'échéancier des travaux, celui-ci n'est pas fixé puisque le projet devrait, dans un premier temps, être envisagé dans le cadre des discussions relatives au prochain plan pluriannuel d'investissements 2013-2025.

Enfin, en ce qui concerne la problématique agricole, s'agissant d'une révision de plan et non d'un projet de permis, il n'est pas encore prévu de dédommagements individuels pour les agriculteurs à ce stade de la procédure. Le dédommagement sera calculé individuellement et uniquement avec les agriculteurs qui seront encore concernés par l'octroi du permis. Il s'agira de la procédure d'expropriation menée à bien par le comité d'acquisition. Dans le cadre de l'arrêt définitif, le gouvernement pourra imposer des mesures soulageant les difficultés inhérentes à ce type de projets — cellule d'encadrement et/ou des fermes concernées, remembrement de biens ruraux, *et cætera* — pour autant qu'ils soient demandés par les agriculteurs dans le cadre de l'enquête publique.

En outre, la commune peut privilégier l'attribution de nouvelles locations en bail à ferme aux agriculteurs ayant perdu des superficies cultivables lors de cette opération. C'est évidemment une des pistes possibles le cas échéant. *In fine*, et sans vouloir polémiquer, j'attire votre attention sur le fait que la proposition alternative proposée par le collège communal ampute également des terres agricoles. Le problème est donc de trouver la meilleure solution.

En conclusion, je suis évidemment fortement sensibilisé à la problématique des agriculteurs et des riverains concernés. Mes collaborateurs ont d'ailleurs prévu de rencontrer les représentants des riverains fin de cette semaine. J'espère que le débat pourra être le plus serein possible dans les prochaines semaines et prochains mois, mais je ne peux que respecter la procédure telle qu'elle a été enclenchée bien avant moi et en fonction des

différentes décisions prises à la fois par le gouvernement et par Infrabel.

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

M. Dupont (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je continue à penser qu'un des tracés proposé frise l'absurde et bien évidemment que la commune concernant les terrains dont elle dispose, elle les relouera de manière privilégiée aux agriculteurs. Cela me paraît évident, mais ce n'est pas de là que viendra la solution, bien entendu.

J'espère que vous pourrez nous rassurer prochainement, mais je pense que des gens qui vivent dans une incertitude totale par rapport à leur habitation, ce n'est pas tenable et ce n'est pas décent.

M. le Président. – Nous nous arrêterons là pour ce matin. La séance est suspendue.

- La séance est levée à 13 heures 02 minutes.

- La séance est reprise à 14 heures 07 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est reprise.

QUESTIONS ORALES
(Suite)

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE LIAISON PLATEAU-VALLÉE AU CENTRE DE DINANT »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «le projet de liaison plateau-vallée au centre de Dinant».

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

M. Maene (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en octobre 2009, une étude commandée par la Wallonie, via le Centre d'ingénierie touristique, livrait les conclusions de trois bureaux spécialisés sur la possibilité d'établir une liaison verticale entre le centre-ville de Dinant, niché dans le fond de vallée, et le plateau dit de Mont-Fat, que tout le monde connaît pour y avoir au moins une fois été en excursion scolaire, et qui se trouve à une centaine de mètres plus haut.

L'étude faisait suite à la volonté manifestée par l'actuelle majorité dinantaise d'aménager un parking de dissuasion et un village de vacances, sur le plateau, pour partie sur un site que vous avez reconnu fin 2010 comme SAR notamment. L'objectif poursuivi par une liaison verticale serait donc, on l'aura compris, de permettre aux automobilistes et vacanciers de gagner le centre commercial et touristique en tout facilité, au moyen d'un funiculaire ou d'une autre technique éventuellement.

Tout le monde connaît évidemment le centre de Dinant, c'est toujours encombré et on voit au fur et à mesure tout ce qui était commercial et qui se situait dans la rue centrale dépérir, ce qui entraîne évidemment des effets de paupérisation, des bâtiments qui ne sont plus occupés, et ainsi de suite.

Sur le plan technique, cette étude optait finalement pour une liaison combinant ascenseurs, passerelle et tunnel. Pour faire court, on a un tunnel qui est creusé dans la falaise, plus ou moins à mi-parcours une passerelle horizontale est construite et qui va vers une nouvelle tour dans laquelle on aurait trois autres ascenseurs, et cela permettrait de rejoindre le fond de la vallée.

On compte normalement une capacité de transport de 1 200 personnes à l'heure.

S'agissant de plusieurs de vos compétences, tant l'aménagement du territoire que la mobilité, j'aurais aimé savoir, Monsieur le Ministre, si vous avez déjà connaissance de ce projet de liaison verticale, si la commune de Dinant vous l'a déjà soumis d'une quelconque manière, savoir où il se situe actuellement, voir si effectivement, on peut avoir une approche favorable en ce qui concerne l'option qui a été retenue des doubles ascenseurs, partant du fond vers le plateau du Mont-Fat et ce qu'il en est également au niveau du projet d'aménagement d'un parking et d'un village de vacances sur ce site très connu.

Je voulais savoir un peu où on en était et quelle est votre première approche par rapport à ce dossier. Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Député pour votre question.

J'ai effectivement connaissance de ce projet de liaison verticale entre le plateau de Mont-Fat et le centre de Dinant. Le 13 décembre dernier, une réunion a d'ailleurs eu lieu à mon cabinet afin que la Ville de Dinant et le Bureau économique de la Province de Namur (BEP) puissent présenter leur projet. De l'aveu de tous les participants à la

réunion, l'hypothèse du bureau Scaht, privilégiant la création d'ascenseurs dans la roche, engendre des coûts très élevés d'investissements, entre 8,5 et 9,5 millions d'euros et en maintenance également, entre 316000 et 393000 euros, par an. C'est la raison pour laquelle la Ville de Dinant et le BEP sont à la recherche de financements pour des études complémentaires qui permettraient de trouver un autre type d'aménagement moins coûteux.

Quant à votre question concernant l'aménagement du SAR situé sur le site de Mont-Fat, je suis au courant de la réalisation d'un PCA par le BEP et la Ville de Dinant de manière informelle, mais la demande d'approbation de ce PCA ne m'est pas encore parvenue.

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

M. Maene (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. C'est effectivement un dossier à suivre. J'ai eu l'occasion d'interroger également votre collègue M. le Ministre Furlan pour les aspects touristiques et lui aussi estime qu'on est quand même face à des coûts difficilement supportables. Il faudra sans doute d'autres projets qui puissent répondre à cette préoccupation importante de la désertification du centre-ville de Dinant. Je vous remercie.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES MODES DE RÉGULATION DU MARCHÉ DU CARBONE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les modes de régulation du marché du carbone ».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la majorité wallonne s'est engagée à poursuivre, dans la dynamique initiée par le plan Air-Climat et le plan pour la maîtrise durable de l'énergie, une stratégie qui permette de réduire nos émissions de 30% d'ici 2020 et de 80 à 95% d'ici 2050. Il s'agit d'un objectif ambitieux et nécessaire pour la Wallonie.

Cela étant, est-il réaliste dans les faits ? Ne risque-t-on pas, comme le souligne le Commissaire européen à l'énergie, Gunther Oettinger, d'aller vers une désindustrialisation massive ? Dans ce cadre, la question de la transition du modèle économique européen doit être posée, mais force est de constater que ce ne sera pas ici que nous trancherons ce débat.

Récemment, je lisais que des ONG environnementales et de développement demandaient à la Belgique et à l'Europe de se prononcer en faveur du passage à 30% de réduction des émissions d'ici 2020, comme le recommande le *Climate Action Network*, ce qui est plus en phase avec notre DPR.

Par ailleurs, elles nous indiquaient que si l'Europe revoyait à la hausse son objectif de réduction des GES, l'État belge pourrait encaisser deux milliards d'euros supplémentaires, grâce à la hausse projetée du prix du carbone sur le marché européen. Cette projection est-elle partagée par vos services ? Le cas échéant, quelle serait la part wallonne de ces deux milliards d'euros ?

La question des marchés de carbone est préoccupante surtout si ces marchés ne sont pas régulés car on parle de plusieurs milliards d'euros. Quelle sera, selon les informations dont vous disposez, l'évolution de ces marchés ?

Quels sont les mécanismes de régulation envisagés par les gouvernements européens ? Quel rôle pourra jouer la Wallonie dans leurs gestions ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, le phénomène de désindustrialisation — c'est-à-dire calculé en fonction de la part de l'industrie dans le PIB — est une tendance observée dans de nombreux pays développés depuis de nombreuses années. Néanmoins, le lien entre politiques climatiques et désindustrialisation est loin d'être direct. On remarquera que les États-Unis sont également dans un processus de désindustrialisation, alors même que ce pays n'a que peu de contraintes climatiques. Les causes majeures de ce phénomène sont donc à chercher ailleurs et en particulier dans les processus de globalisation, dans les négociations au niveau de l'OMC, *et cætera*.

La lutte contre les changements climatiques doit cependant être considérée plutôt comme une opportunité qu'une contrainte pour développer une économie bas carbone. Une récente étude commandée par le Gouvernement allemand montre qu'un passage aurait de nombreux effets bénéfiques sur l'économie et l'emploi.

Un passage de 20 à 30% de l'objectif de réduction des émissions européennes de gaz à effet de serre d'ici 2020 aurait également une conséquence non négligeable sur le prix du carbone, avec une hausse d'au moins 10 euros la tonne de

CO_2. De ce fait, le revenu de la mise aux enchères des quotas de CO_2 pourrait augmenter de deux milliards d'euros sur la période 2013-2020 pour la Belgique.

Concernant la part wallonne, ce point n'a toujours pas été tranché. Pour rappel, des discussions ont été entamées entre les trois régions et le Gouvernement fédéral afin de repartir les éléments du paquet climat/énergie entre les entités belges. Ces discussions concernent donc non seulement la répartition du revenu de la mise aux enchères, mais aussi la répartition de l'objectif en renouvelable et la répartition de l'objectif de réduction de 15% du secteur non inclus dans le système ETS. Ces discussions complexes n'ont pas pu aboutir et l'absence prolongée d'un Gouvernement fédéral bloque actuellement la poursuite des travaux.

Le marché européen du carbone représente actuellement environ deux milliards de tonnes de CO_2 par an. En sachant que le prix du carbone avoisine les 15 euros, on peut donc conclure que ce marché est de 30 milliards d'euros par an. Il s'agit là, et de loin, du plus grand marché mondial du carbone.

Les évolutions du marché du carbone seront nombreuses. On peut citer l'inclusion du secteur de l'aviation dès 2012 et l'inclusion possible du secteur maritime à moyen terme. La nouvelle directive européenne sur le système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre aura quant à elle de nombreuses conséquences, dont la mise en œuvre généralisée du mécanisme de mise aux enchères et la définition du «cap» strict. La conséquence directe de cela sera aussi une augmentation du prix du carbone. Comme on le voit, ce marché pourrait donc encore croître fortement.

Il est clair que le marché du carbone est un système de marché comme les autres. Il sera donc vital de couvrir ce système par une régulation forte et efficace afin de garantir la crédibilité du système ETS européen. Concernant la mise aux enchères, la régulation se fait via la directive de 2003/6/CE sur les opérations d'initiés et les manipulations de marché, et via la directive de 2004/39/CE sur les marchés d'instruments financiers et services d'investissement(MiFID).

D'autres aspects majeurs doivent aussi être régulés, comme la gestion des installations — allocation, entrants, sortants, réduction de capacités, suivi des émissions, pénalités, *et cætera*. Heureusement, la Commission européenne et les États membres ont harmonisé dans la nouvelle directive ETS l'ensemble des règles majeures de fonctionnement du système. Aucune interprétation ne sera possible quant à la mise en œuvre de ces règles. La Commission européenne considère que les autorités compétentes — l'AWAC pour la Wallonie — agiront comme une autorité de régulation.

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

M. Stoffels (PS). – Je veux simplement remercier le ministre pour les réponses que je vais, dans les jours qui viennent, éplucher. Je vais éventuellement me permettre de revenir avec l'une ou l'autre demande de précision.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA NON-TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE VISANT À AMÉLIORER LA QUALITE DE L'AIR »

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 «la non-transposition de la directive européenne visant à améliorer la qualité de l'air».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la Commission européenne a adressé, le mercredi 16 février 2011, un nouvel avertissement pour non-transposition de la directive européenne qui limite la concentration dans l'air des particules fines — PM 2,5 -, à savoir les polluants les plus dangereux pour la santé humaine et qui se retrouvent essentiellement dans les moteurs diesel, les chaudières domestiques et dans certains procédés industriels.

Selon la nouvelle procédure dont peut bénéficier dorénavant la commission, elle peut, dans les deux mois, saisir la Cour européenne de justice qui peut condamner la Belgique à des sanctions financières.

Comment expliquer ce retard? On n'en est pas au premier avertissement. Manifestement, ce sont des matières qui sont quand même des matières extrêmement sensibles pour la santé des populations. Comment expliquer ce retard et ce non-aboutissement? Est-ce uniquement dû à la situation dans laquelle se retrouve le pays, ou y a-t-il d'autres causes?

Entretemps, des mesures concrètes sont-elles entreprises à la fois pour faire transposer la directive mais, plus important encore pour moi, pour que d'éventuelles retombées négatives n'aient pas lieu sur la population?

Y a-t-il un réel danger, à l'heure actuelle, pour la population? S'il y en a un, quel est-il? Ou pouvez-vous, au contraire, affirmer que, nonobstant le fait

qu'il n'y ait pas transposition, toutes les mesures ont été prises pour éviter tout dommage éventuel ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, en réalité, je suis surpris par votre question, dès lors que la région n'est pas en retard de transposition : ce texte a été transposé en droit wallon à mon initiative par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Cet arrêté a été publié au *Moniteur belge* le 1er septembre 2010.

Dans son avis motivé du 16 février 2011, la Commission européenne mentionne par ailleurs qu'il ressort de la communication de la part des autorités de la Région wallonne qu'elles ont adopté et communiqué leurs mesures de transposition et que la Wallonie n'est donc plus concernée par cette procédure.

J'ai donc bien pris toutes les mesures nécessaires pour éviter tout dommage à la population. En particulier, pour ce qui concerne les particules fines — PM 2,5 -, la directive de 2008/50 vise une réduction générale des concentrations de la pollution de fonds urbaine, afin qu'une partie importante de la population bénéficie de l'amélioration de la qualité de l'air. Pour assurer un degré minimal de protection de la santé en tous lieux, cette approche est combinée à une valeur limite, précédée dans un premier temps par une valeur cible. Ces valeurs ont été transposées dans l'arrêté du Gouvernement wallon précité.

Sur le terrain, le réseau de mesures de la qualité de l'air montre que des améliorations sont observables et que les dépassements tolérés sont moins nombreux chaque année, ce dont je ne peux que me réjouir. Cela n'empêche pas qu'il faudra poursuivre les actions à mettre en place et le suivi des cibles à atteindre.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je serai attentif à l'arrêté du gouvernement pendant la période de vacances.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE TRAITEMENT DES BOUES DE DRAGAGE DE CATÉGORIE B À LAPLAIGNE »

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 « le traitement des boues de dragage de catégorie B à Laplaigne ».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, là, je suis plus certain de mon information, que j'ai eue suite à un débat qui était intervenu au sein du conseil communal de Brunehaut, où plusieurs conseillers communaux avaient interpellé le bourgmestre — qui est d'ailleurs notre ancien collègue — sur un manque d'informations concernant le centre de traitement des boues de dragage de catégorie B qui devrait être opérationnel sur le site de Laplaigne en 2011 et qui devrait accueillir 30 000 mètres cubes.

Le bourgmestre, selon notre article de presse, a répondu qu'il n'avait pas d'information et qu'il ignorait l'avancée du dossier, ce qui me permet de me faire le relais du conseil communal de Brunehaut. Qu'en est-il, Monsieur le Ministre, par rapport à ce projet ? Quelles sont ses particularités ?

L'année 2011 est-elle bien une date charnière qui sera retenue ?

N'y a-t-il pas lieu de procéder à un certain nombre d'informations, tant par rapport à l'autorité communale que par rapport à la population ? Y a-t-il à cet égard des réunions prévues à bref délai ? Quel opérateur industriel a été choisi pour le marché ?

Comment sera surveillé ce travail ? Y a-t-il des risques particuliers — ce sont quand même des boues de catégorie B -, des risques pour les personnes et des risques pour l'environnement ? A-t-on prévu à cet égard un dispositif particulier ?

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 ne doute pas de vos informations, Monsieur le Député. Néanmoins, je suis quand même surpris par les propos du bourgmestre de Brunehaut. En effet, le 22 juin 2010, une partie du Conseil communal de Brunehaut a été reçue sur le site de Laplaigne par deux ingénieurs du SPW-Voies hydrauliques. Ils ont visité les installations du centre de regroupement de boues de dragage et ont reçu réponse à l'ensemble de leurs questions.

À cette occasion, il leur a été expliqué que, dans une première phase, les bassins accueilleraient les sédiments du canal de L'Espierre. Suite à une demande de la société Ghent Dredging — l'entrepreneur en charge à la fois du dragage de ce

canal et de la déshydratation des boues à Laplaigne — et pour éviter les conditions hivernales, le début des travaux du canal a été retardé et commence pratiquement cette semaine pour se terminer à la fin du mois d'avril 2011.

Les boues transportées à Laplaigne sont celles du canal et de son confluent avec l'Escaut, soit un volume limité à un peu plus de 30 000 mètres cubes. Elles sont acheminées par barges et déchargées dans les bassins où elles seront asséchées durant une période de 6 à 12 mois.

Dans un premier temps, les trois bassins aménagés à Laplaigne ne seront pas remplis, mais, une fois que le dragage de l'Escaut aura débuté en Wallonie, début 2012, le centre de Laplaigne sera utilisé à 100 % de ses capacités. Rappelons que l'infrastructure est conçue pour accueillir 55 000 mètres cubes de boues.

Le bourgmestre et son collège ont participé à deux réunions pendant la construction du centre de regroupement — dont celle du 22 juin 2010 — et une analyse de l'air avant le chantier leur a été communiquée. Une autre analyse, pendant le marché de dragage, est prévue.

Par ailleurs, le permis unique accordé le 24 janvier 2005 par l'autorité communale, pour la construction et l'exploitation du centre de boues de dragage, couvre l'ensemble des questions environnementales et y apporte réponse.

Afin de limiter l'émission de poussières, les conditions portent sur la plantation d'un écran dense de végétation sur tout le périmètre du site ; et sur l'adaptation de l'exploitation du centre via l'humidification des pistes de circulation et l'interdiction de laisser se développer une croûte sèche en surface.

Les autres conditions environnementales sont listées dans le permis. Elles complètent la législation existante, notamment l'AGW fixant les conditions sectorielles d'exploitation. Les conditions visent les matières admises au centre de regroupement — transport par voie d'eau -; les bassins de décantation — système de détection de fuites ; stabilité des bassins -; les eaux de ruissellement et eaux de pluie — création d'une station d'épuration -; conditions relatives au déversement en eau de surface ; et le suivi de la qualité des sols.

La commune de Brunehaut vient d'être avertie officiellement par la direction des voies hydrauliques de Tournai du début de l'exploitation du centre de regroupement.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour ses explications. Je pense que, cette fois-ci, le bourgmestre de Brunehaut aura pu prendre connaissance de vos explications. Je ne veux rien inventer, je vous dis ce que relate la presse, donc c'est bien ce qui a été dit par le bourgmestre, qui a été interpellé sur le filtre-presse puis ensuite sur le centre de regroupement. Il a dit : « *Pour le centre de regroupement, on n'a pas d'information. On sait qu'en 2011, ce centre accueillera 30 000 mètres cubes de boues venant du Canal de l'Espierre.* ». On ne peut pas être plus précis pour vous dire que, manifestement, si vous l'avez informé — ce dont je ne doute pas -, il a sans doute oublié ce que vous lui avez dit. Maintenant, ce sera par écrit, il n'y a plus de raison que qui que ce soit oublie ce qui a été dit.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONSTATATEURS ENVIRONNEMENTAUX »

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 constatateurs environnementaux ».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, dans le cadre du décret Délinquance environnementale du 5 juin 2008, le Gouvernement wallon avait décidé de donner aux communes la possibilité d'engager un certain nombre de personnes qu'on appelle les « constatateurs environnementaux ». Toutes les communes n'ont pas été retenues. Je dis que j'ai la chance d'avoir été retenu, parce que je trouve que c'est une mesure particulièrement intéressante. Je dois souligner l'efficacité des personnes qui travaillent dans le cadre de ce service.

Cette mesure touche à sa fin, sauf si le gouvernement décide de la prolonger et décide de prolonger également les aides qui ont été accordées pour permettre l'engagement de ces personnes.

J'ai deux questions. La première est : à ce stade, a-t-on pu obtenir une évaluation de la mesure ? *Grosso modo*, par rapport à cela a-t-on des recommandations, un actif ou un passif ? Comment cette mesure a été opérationnalisée sur le terrain ? Quelle est l'image que le gouvernement en a ?

Deuxièmement, par rapport à la prolongation éventuelle de la mesure, le gouvernement a-t-il déjà pris une décision ?

Vous savez que ces contrats viennent à échéance incessamment. Je pense qu'il est temps, quelle que soit la décision — que j'espère évidemment positive - , qu'on puisse fixer les communes par rapport à cela.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, comme vous le savez, le gouvernement précédent, à l'initiative des ministres de l'économie et de l'emploi, et de l'environnement, avait lancé, en 2008, un appel à candidature en vue d'engager 90 APE affectés à la mission d'agents constatateurs. Cet appel à projets prévoyait une contribution de 2000 euros par agent de la part du ministre de l'environnement; les postes APE étant sous la tutelle du ministre de l'emploi et financés par ce dernier. Cette aide était valable un an.

En vue de procéder au paiement de la quote-part environnement, mon administration procède à un inventaire du nombre de communes ayant bénéficié de cet appel à projet, et ce, en collaboration avec les services chargés de la gestion des APE sous tutelle de mon collègue. Ce sera sur cette base qu'on pourra avoir une évaluation plus fine.

Ceci étant, je suis évidemment bien conscient du cœur de votre question, celle de la pérennisation de ces contrats qui arrivent tout doucement à échéance puisque les premiers vont bientôt être terminés. J'ai pris contact avec mon collègue, le ministre Antoine afin d'évaluer dans quelle mesure ce processus pourrait être pérennisé sur base de l'évaluation qui doit être menée dans la mesure où je ne suis qu'une partie contributrice de ce financement; la tutelle principale se trouvant chez lui. Le dossier est donc effectivement à l'examen.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse qui ne fait pas énormément avancer le «*schmilblick*» si ce n'est qu'il a pris contact avec son collègue, M. le Ministre Antoine. On est ici dans un délai de semaines c'est-à-dire que les communes vont être obligées d'envoyer un certain nombre de préavis à ces personnes qui sans vouloir généraliser, sont des personnes talentueuses. Envoyer un préavis c'est aussi courir le risque de voir ces personnes quitter l'administration et après, on doit reformer des personnes à ces mêmes matières. J'insiste donc pour que le gouvernement puisse le plus vite possible, donner une information précise aux communes.

QUESTION ORALE DE M. BAYET À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE, SUR « L'APPLICATION DU DÉCRET DU 5 JUIN 2008 RELATIF À LA RECHERCHE, LA CONSTATATION, LA POURSUITE ET LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS ET LES MESURES DE RÉPARATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'application du décret du 5 juin 2008 relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions et les mesures de réparation en matière d'environnement».

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

M. Bayet (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est la suite de l'intervention, pourtant non préparée, de mon collègue et je ne peux évidemment que soutenir sa proposition. C'est en effet également le cas dans ma commune, et cela l'est d'autant plus quand on a un public socio-culturellement fort défavorisé pour qui la gestion des déchets est vraiment un réapprentissage.

Tous les bourgmestres de la région de Charleroi ont reçu une nouvelle circulaire du procureur du Roi de Charleroi qui, en accord avec sa hiérarchie, nous explique les nouvelles procédures de traitement des dossiers concernant les petits déchets.

Par cette procédure il souhaite que toute une partie des PV rédigés par les agents constateurs dans nos communes soient classés sans suite directement au niveau communal, et ce, selon certains critères. Il nous dit qu'il faut dorénavant classer sans suite les PV qui concernent les déchets de moins d'un mètre cube, les jets d'objets sur la voie publique (canettes, mégots de cigarettes, *et cætera*) et les déjections canines. Ensuite, ces PV peuvent être directement envoyés avec la mention *«classé sans suite»* au fonctionnaire sanctionnateur compétent que ce soit communal ou provincial. Pour ces PV, l'envoi au parquet n'est plus envisagé qu'au cas où une deuxième récidive aurait lieu.

Comme mandataire communal et comme citoyen, ça me cause énormément de problèmes, car je me pose la question de la compatibilité de la procédure avec le décret. Le fonctionnaire sanctionnateur est-il toujours en droit de poursuivre une infraction alors même que l'original du PV n'a pas été adressé au procureur du Roi? Les juristes que j'ai consultés me disent que c'est déjà un énorme problème puisque c'est une formalité qui en vertu de l'article D162 du code de l'environnement, ouvre des délais dont l'échéance permet seule d'infliger des sanctions administratives. Ne risque-t-on pas en procédant de

la sorte, de créer une insécurité juridique, d'ouvrir la voix des recours et d'ainsi, fragiliser la capacité des voix publiques à lutter contre les incivilités mêmes si elles sont mineures — je trouve pour ma part qu'en mètre cube dans les rues, ce n'est pas mineur, mais bon — et qui par leur nombre, constituent un enjeu majeur en termes de propreté publique. Il suffit d'être élu local pour se rendre compte que l'on est constamment interpellé pour des canettes, des mégots, des divans, des télévisions, des langes, *et cætera* qui sont déversés tout le long de nos routes.

Je voudrais avoir votre avis, Monsieur le Ministre, sur cette circulaire du procureur du Roi de Charleroi. Au-delà de la situation à Charleroi, comment envisagez-vous de poursuivre les efforts engagés en faveur d'une sanction rapide et dissuasive vis-à-vis des incivilités environnementales ? Comment veiller à assurer les interactions nécessaires entre la Wallonie, les autorités locales et les autorités provinciales et surtout, les autorités judiciaires ? Je pense que c'est bien de pondre des décrets, mais si à chaque fois que l'on veut appliquer quelque chose, la justice ne nous suit pas, qu'on arrête d'écrire des décrets.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, le code de l'environnement ne prévoit pas une procédure différente pour les petites ou grandes infractions environnementales et stipule que l'agent qui a constaté l'infraction envoie, dans les quinze jours de la constatation de l'infraction, l'original du procès-verbal de cette infraction au procureur du Roi territorialement compétent.

Le procureur du Roi dispose ensuite d'un délai de trente jours pour les infractions de quatrième catégorie, ou de soixante jours pour les infractions de troisième ou de deuxième catégorie, à compter de la réception du procès-verbal, pour informer l'administration régionale de l'environnement ou, le cas échéant, le fonctionnaire sanctionnateur communal qu'une information ou une instruction a été ouverte ou que des poursuites ont été entamées, ou qu'il estime devoir classer le dossier à défaut de charges suffisantes.

Aucune amende administrative ne peut, en principe, être infligée avant l'échéance de ce délai, sauf si le procureur du Roi a fait savoir qu'il ne réserverait pas de suite aux faits.

La circulaire prise par le substitut du procureur du Roi, en accord avec sa hiérarchie, prévoit que les dossiers concernant des déchets de moins d'un mètre cube, les jets d'objets sur la voie publique et les déjections canines sont classés sans suite au niveau communal. Par conséquent, les procès-verbaux ne sont plus envoyés au procureur du Roi. Cette circulaire semble bel et bien contraire aux dispositions du code et devra être examinée dans le cadre de l'évaluation du décret et de son efficacité. Je vais cependant d'ores et déjà demander à mon administration de prendre contact avec les services du procureur à ce sujet.

En ce qui concerne la poursuite des efforts engagés en faveur d'une sanction rapide et dissuasive, le code prévoit la possibilité de proposer le paiement immédiat ou différé d'une transaction. Il s'agit d'une alternative plus qu'intéressante à une éventuelle action publique.

Les dispositions constituant la partie VIII du livre 1er du code de l'environnement ont permis à la Région wallonne de renforcer les interactions entre les différents niveaux de pouvoir. En effet, grâce à ces dispositions, le département de la police et des contrôles a renforcé ses interactions avec les pouvoirs locaux à travers la formation et le suivi des agents constatateurs ainsi qu'avec l'UVCW. Au niveau provincial, la création de fonctionnaires provinciaux a permis de créer une nouvelle dynamique avec les provinces.

L'ensemble de ces éléments doit être évalué sous peu conformément aux décisions de la DPR.

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

M. Bayet (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je pense qu'il faut vraiment prendre rapidement contact avec le procureur du Roi et voir ce que l'on fait, car nous, on va continuer et comme l'a dit M. Crucke, c'est vraiment une politique où les gens voient l'intérêt. Dans ma commune, on a vraiment une nette amélioration depuis qu'on procède comme cela. Quand nos ouvriers communaux ou un policier va mettre ses mains dans un sac-poubelle et que l'on voit le nom de quelqu'un et qu'on lui dit : *« maintenant, c'est 60 euros »*, il ne le refait plus, car ils savent qu'on contrôle, qu'on surveille, *et cætera*. C'est évidemment cela qu'on fait au quotidien. Tout ce que le procureur nous demande de classer sans suite, c'est là-dedans que ça marche, car les grosses immondices sont de la compétence de la police de l'environnement et c'est rarement l'agent constateur qui le fait. Tout le travail qu'ils ont fait depuis quelques mois, voire quelques années est remis en cause parce que le procureur est peut-être, à juste titre, débordé. Mais depuis quand n'importe quel procureur peut-il dire *« la législation, je m'assieds dessus et on ne fait plus rien »* ? C'est un vrai problème et il faut donc trouver des réponses rapides, car dès que le premier saura que de toute façon, on peut aller en recours puisqu'il y a un problème de compatibilité avec la législation, tout le monde va le faire. On continuera à payer des agents constateurs qui ne serviront plus à rien.

Je me permettrai de revenir vers vous pour pouvoir informer tous les bourgmestres de la région de Charleroi.

Ça ne concerne pour l'instant que Charleroi mais j'imagine que les autres procureurs du Roi vont suivre.

M. le Président. – C'est le collège des procureurs généraux qu'il faut contacter.

QUESTION ORALE DE M. DUPONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE COÛT-VÉRITÉ EN MATIÈRE DE DÉCHETS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût-vérité en matière de déchets ».

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

M. Dupont (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais vous dire ô combien je m'associe au combat de mon collègue et de mes collègues dans la lutte contre les canettes. C'est un vieux combat. Je me souviens avoir déjà interrogé un de vos prédécesseurs à ce sujet et c'était M. Lutgen père. J'espère qu'on va pouvoir aboutir après une décennie.

Monsieur le Ministre, peut-être vous rappelez-vous que le 10 novembre dernier, je vous ai interrogé sur le coût-vérité. Je vous disais à l'époque que j'estimais que le système avait atteint ses limites puisque le principe auquel on peut souscrire du pollueur payeur ne fonctionnait plus puisque, diminution ou non des déchets, le citoyen payait toujours plus et nous, gestionnaires communaux, étions obligés de faire payer plus tous nos concitoyens. Ce sera jusqu'en 2013 et encore après, toujours plus. Ça va bientôt être 100 % alors que l'on est à 90 %. Cette mécanique ne risque pas de s'enrayer puisque les salaires, surtout les bas salaires sont très heureusement indexés, que les coûts de fonctionnement ne cessent d'augmenter, car il y a l'inflation, la croissance. On est donc dans une mécanique infernale.

Vous m'aviez dit que vous étiez assez sensible à l'argumentation et que vous aviez confié une étude sur le sujet à la Comase. Je m'y prends à temps, car dans quatre mois, nous devrons préparer les budgets communaux et on va se retrouver devant la même impossible équation qui est d'encore répercuter sur les citoyens, des coûts qui deviennent de plus en plus élevés alors que l'on sait que dans le système, il y a quand même un certain nombre d'absurdités. Par exemple, on doit considérer comme une dépense, les campagnes de prévention et de sensibilisation. On doit considérer comme une dépense le coût du receveur communal, car il recouvre la taxe. Or, c'est un grade légal, il est quand même nécessairement payé. On doit considérer comme des tarifs sociaux, les tarifs que l'on concède aux personnes les plus défavorisées. Ce qui fait qu'on a un effet contre-productif par rapport à ces tarifs. On a donc envie et tendance ou bien de les supprimer ou de les limiter.

Socialement, c'est donc assez inacceptable. On est obligé de prendre en compte toutes les dépenses d'investissement alors qu'il s'agit globalement d'un maillage des unités de traitement sur la région et qu'on pourrait peut-être les mutualiser ou les exonérer. C'est à voir. Il me semble donc qu'il faudrait arrêter et dire que 90 % du coût, c'est bien. Il faudrait pouvoir rapidement identifier les failles du système. Sinon, le citoyen ne comprend plus rien. On lui dit sur le même document :« *Vous venez de diminuer vos déchets de 10 kgs, mais participation augmente de 10 €* ». Je pense donc qu'il y a vraiment des choses qui ne vont pas. J'espère dès lors que pour les prochains budgets communaux, on aura une réponse à cela sans mettre en cause le coût-vérité. Mais le coût-vérité, on l'a considéré à mon avis, de manière extrêmement puritaine et sur les dépenses, et sur les recettes. On arrive donc à des aberrations.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, effectivement pour une question sur laquelle vous m'avez déjà interpellé et qui est à l'étude effectivement.

La première étude confiée à Comase portait sur l'analyse des règlements de police et des règlements taxes-redevances communaux qui ont été transmis par les communes lors de l'encodage de leurs données sur le coût-vérité au budget 2009.

La seconde étude, également réalisée par Comase, portait sur le contrôle des dispositions de l'arrêté du gouvernement du 5 mars 2008. Les conclusions de ces études se trouvent sur le portail de l'environnement et de la DGO3, sur le site www.environnement.wallonie.be. Plus récemment, l'analyse multicritères des communes en matière de déchets ménagers confiés à RDC Environnement a fait l'objet du rapport final également sur le portail environnement.

Venons-en à l'évaluation politique prévue par la DPR au sujet de laquelle vous m'avez déjà interpellé.

Je compte présenter en séance du gouvernement de ce 3 mars une note visant à poursuivre l'évaluation du dispositif réglementaire et à prévoir les mesures transitoires, plus particulièrement en ce qui concerne le régime de la sanction appliquée en vertu de l'article 22 du décret de 1996. Je dois vous faire savoir que diverses considérations émises dans cette même commission il y a quelques mois seront proposées dans le cadre de l'évaluation. À titre d'exemple, la question de la fourchette admissible de 100 à 110% à partir de 2013. Puisqu'un dépassement de 10% est accepté, pourquoi ne pas considérer un dépassement de 10% vers le bas ou proportionnel au dépassement vers le haut? Ou encore la question des mesures sociales actuellement considérées dans le calcul du taux de couverture. Compte tenu de cette intégration dans le calcul du taux de couverture, il en découle la réduction des recettes. Le constat qui en résulte est que l'ensemble de la taxe communale portant sur la gestion des déchets doit financer ces mesures sociales.

Quant à la pertinence de maintenir la prévention dans le calcul du taux de couverture, elle sera également évaluée.

À ce stade, je relève déjà que l'arrêté du 5 mars 2008 porte sur la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et sur la couverture des coûts y afférents. La question des frais de personnels à intégrer dans le calcul du taux de couverture est évidemment inhérente à l'ensemble de ces questions et plus globalement à la celle des frais admissibles.

L'objet de la note qui sera proposée au gouvernement ce jeudi porte également sur des mesures transitoires visant à suspendre la sanction pendant la période transitoire, en attendant la stabilisation de l'objectif du taux de couverture de 100% à atteindre.

Une réflexion me paraît indispensable pour faire évoluer le régime de la sanction de manière à le rendre compatible avec les objectifs de la DPR. Il s'agit donc d'une part de continuer à soutenir et encourager la prévention et les collectes sélectives et, d'autre part, de respecter les engagements pris par le gouvernement concernant la subsidiation des outils publics de collecte et de traitement des déchets ménagers.

Concernant la sanction liée aux subsides infrastructures, je suis favorable à sa suppression, car elle génère des conséquences inégalitaires et inéquitables dans le traitement des communes au sein d'une même intercommunale. L'évaluation politique du dispositif devrait aboutir à d'éventuelles modifications réglementaires.

Vous voyez Monsieur le Député que nous avons bien entendu ce que vous aviez dit, que le travail se poursuit et que bien sûr il n'est pas encore totalement finalisé. En tout cas, il y a des étapes qui sont à très court terme, en cours de suivi.

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

M. Dupont (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Effectivement on voit des pistes intéressantes dans la réponse. Je partage votre avis sur le fait qu'on ne peut exonérer tous les coûts de personnel du coût-vérité, ça c'est clair. Mais pas pour le coût du receveur communal qui est un grade légal et qui est de toute façon payé.

Je pense que c'est une des mesures dont je ne me souviens pas que vous ayez parlé et qu'il faudrait envisager. Mais peut-être qu'à partir de cet arrêté, qui relève d'un puritanisme exacerbé, c'est là en matière de dérive taxatoire, un très bel exemple.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ALGUES BLEUES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les algues bleues ».

La parole est à M. Senesael pour sa question.

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme le ciel qui devrait nous apparaître bleu aujourd'hui, ça ne l'est pas.

Les algues bleues sont, en fait, des cyanobactéries, des êtres vivants qui prolifèrent dans les eaux partout dans le monde, y compris chez nous. Elles prolifèrent à cause des nitrates et des phosphates que l'on doit aux épandages agricoles, mais aussi aux rejets industriels et urbains.

Le problème, c'est que très souvent, ces cyanobactéries produisent ce qu'on appelle des cyanotoxines, très nocives pour l'homme et les animaux. Elles provoquent des irritations de la peau, mais s'attaquent aussi au foie. C'est dangereux, et donc chez nous, une équipe de chercheurs de quatre universités, de Liège, Namur, Gand et la VUB à Bruxelles, ont analysé différents plans d'eau dans les trois régions.

Monsieur le Ministre, dispose-t-on des résultats de ces analyses? Le cas échéant, quelle en est l'interprétation et comment neutraliser ces algues bleues?

D'après les informations dont je dispose, les lacs de l'Eau d'Heure seraient concernés, notamment le lac de Falemprise. Ce site est le plus important plan d'eau wallon, il accueille de nombreux touristes durant la période estivale. Des actions spécifiques y sont-elles envisagées ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, effectivement, ces dernières années, entre autres études, le projet B-Blooms2 que vous mentionnez a permis d'accroître de manière importante les connaissances sur les cyanobactéries et leur degré de développement et de dangerosité en Région wallonne.

Les résultats finaux du projet ont été présentés lors d'un *symposium* international organisé en décembre 2010 à Bruxelles.

En Wallonie, les niveaux de toxines observés au cours des études scientifiques des dernières années révèlent rarement des niveaux élevés. À titre d'exemple, les dosages réalisés à Falemprise dans le cadre d'études en 2007-2008 ont permis de mesurer, au cours de l'été 2008, des concentrations en microcystines, c'est-à-dire des toxines produites par des cyanobactéries, dépassant quelques fois 1 mcg/litre. À titre de comparaison, les normes de l'OMS pour l'eau de consommation, et j'insiste, l'eau de consommation et non la baignade, s'élèvent à 1mcg/litre.

Dans le cadre d'une baignade, les concentrations de cyanotoxines mesurées occasionnellement n'ont souvent rien d'extrêmement alarmant, mais il faut rester très vigilant et c'est ce que nous faisons. Pour encore mieux prémunir la population des risques de baignade en eau contaminée, le SPW a décidé d'étendre le suivi des cyanobactéries déjà existant, et ce, dès 2011. Le nouveau suivi inclura des analyses plus poussées qu'auparavant. Sur base des résultats, différents niveaux d'alerte pourront être enclenchés. Ils entraîneront la contre-indication ou l'interdiction de la baignade. Cette dernière interviendra lorsque les concentrations en microcystines dépasseront 20 mcg/litre ou que de l'écume ou de la mousse de cyanobactérie sera identifiée à la surface de l'eau.

Cette proposition de suivi a été présentée à Bruxelles en décembre devant un panel d'experts belges, néerlandais, anglais et français. Elle y a reçu un accueil favorable et sera donc testée durant la saison balnéaire 2011.

Vous parlez des mesures de lutte. Outre les mesures préventives liées à la baignade, le SPW n'oublie pas les mesures de lutte contre la prolifération des cyanobactéries. À ce sujet, la réalisation du profil de toutes les zones de baignade pour 2011 doit permettre de faire le point sur les pistes d'action locales. Ces actions pourront ensuite être menées par les gestionnaires locaux des zones de baignade, communes et exploitants, en collaboration avec le SPW et les autres acteurs concernés. Vous citez le lac de Falemprise, l'association des Lacs de l'Eau d'Heure, sera dûment informée des conclusions des études et des pistes locales de lutte contre les cyanobactéries dans leurs plans d'eau et le SPW collaborera dans la mesure de ses attributions à leur réalisation.

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

M. Senesael (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes les précisions apportées. On peut retenir qu'il n'y a rien d'alarmant, et c'en est heureux, mais que la vigilance s'impose et qu'en tout cas, M. le Ministre veille à ce que toutes les mesures de vigilance soient d'application et je l'en remercie.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ SUR « LE PROJET D'INCINÉRATEUR DE GIVET »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « le projet d'incinérateur de Givet ».

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

M. Maene (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je suis déjà venu quelques fois avec ce dossier ici en commission tant il démontre les inquiétudes qu'il peut générer dans le sud de la province.

Je vous remercie pour les démarches que vous avez déjà entreprises auprès de la Région Champagne-Ardenne et plus particulièrement, auprès du préfet des Ardennes, qui vous avait annoncé une consultation qui serait étendue aux deux communes wallonnes de savoir Hastière et Doische. Le maire de Givet, qui est en quelque sorte l'auteur du projet, m'a signalé qu'il consulterait également la commune de Beauraing. Nous avons appris dernièrement que le Conseil régional Champagne Ardenne refusait de financer l'étude d'incidences par rapport à ce projet et notamment en ce qui concerne sa faisabilité.

Je voudrais savoir si aujourd'hui, vous avez encore reçu d'autres informations et plus particulièrement sur la technologie et je rappelle la question que j'avais posée la dernière fois sur les

garanties pour la santé et la sécurité des riverains de ce projet.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, j'ai le plaisir de vous informer que j'ai récemment envoyé un nouveau courrier à Monsieur le Préfet des Ardennes afin d'attirer son attention sur le fait que nous souhaitons participer à la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement conformément à l'alinéa 2 de l'article 7 de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

J'ai demandé à ce qu'il nous soit transmis notamment une description du projet et des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé — en ce compris la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, dont le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interrelation entre les facteurs précités — ainsi qu'une description des mesures envisagées pour éviter ou réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement.

Je pourrai donc vous en dire plus dans les prochaines semaines lorsque les informations sollicitées auprès de Monsieur le Préfet Savy me seront parvenues.

Enfin, je vous confirme que la Commission permanente du Conseil régional de Champagne-Ardenne a décidé d'annuler la subvention pour la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur l'implantation d'une unité de production de combustibles issus de déchets, et ce, au motif que le bénéficiaire n'a pas respecté l'objet de l'opération ni le cahier des charges techniques. Toutefois, je ne dispose pas de plus amples informations à ce sujet.

Voilà, Monsieur le Député, l'état de mes informations.

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

M. Maene (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre intérêt et la manière dont vous vous intéressez très activement sur ce dossier. C'est pour nous déjà des garanties sur le futur. Je pense néanmoins qu'il faudrait vraiment essayer d'obtenir des informations, et je ne sais pas où les trouver, sur la technologie qui sera utilisée, et sur les risques éventuels qu'elle pourrait faire courir.

Mais je ne sais pas où on peut trouver ce genre d'information, mais je vous remercie en tout cas dès à présent pour ce que vous faites.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(*Suite*)

M. le Président. – Si je peux me permettre, j'aurais maintenant souhaité faire une petite pause consacrée à l'évaluation du CWATUPe, parce que si l'on attend davantage, il n'y aura plus de parlementaire.

J'en ai parlé ce matin, les discussions sont en cours, entre un groupe technique au sein duquel se retrouvent les quatre groupes politiques avec des parlementaires et un collaborateur. L'idée pour l'évaluation du CWATUPe est de travailler sur base des objectifs que l'évaluateur s'est donnés, mais en ayant sept thèmes : six thèmes bien précis et un thème transversal, plus toutes les polices concernant la problématique.

L'idée est d'auditionner un certain nombre de personnes, les jeudis de semaine du Parlement wallon, tous les jeudis après-midi, sans doute de14h30 à 19 heures et ainsi pouvoir avancer sur ce scénario. Actuellement, les collaborateurs et les parlementaires qui ont été désignés par leur groupe pour essayer de mettre au point la méthodologie travaillent sur deux éléments : les noms des groupes et des personnes qui seraient auditionnées, ainsi que sur des questions à poser. On souhaite ici avoir une méthodologie de travail qui sera la même pour chaque audition, afin d'éviter les distorsions d'une audition à l'autre, avec l'idée que lorsque les gens sont auditionnés, ils viennent avec un document de travail et ils insistent sur les points plus particuliers lors de l'audition. Puis, il y a le débat avec les parlementaires évidemment à ce moment-là, avec des questions-réponses.

On avance dans ce sens-là, mais nous ne sommes pas prêts, et nous ne pouvons pas encore vous proposer une méthodologie. Contact pris avec les groupes fin de matinée, tout le monde est d'accord pour continuer à procéder de cette manière afin que l'on puisse se revoir avant la fin de la semaine pour essayer de finaliser les choses. L'un des objectifs est d'avoir la première audition le 24 mars après-midi pour autant que les choses soient faisables dans le temps, car il faut quand même inviter les personnes et leur donner le temps de se préparer avec les dimensions.

Je me retourne vers le groupe socialiste, très probablement, j'aurais peut-être pris l'initiative de convoquer une réunion de ce groupe technique jeudi fin de matinée. Est-ce toujours bon pour vous ? Je sais que vous avez une activité, mais c'est le jeudi après-midi. Donc, jeudi fin de matinée vers 11 heures ici, de 11 à 12 heures 30, pour essayer de finaliser les choses tout en sachant que les collaborateurs et les parlementaires sont engagés à

produire les questions que l'on souhaiterait voir poser pour demain midi.

On a donc le temps de compiler un peu les documents et de pouvoir avancer.

Dans ce sens-là, je demanderai à la commission, et si l'on a un accord des quatre groupes, j'en parlerai à tous les chefs de groupe, de pouvoir avancer dans l'organisation des travaux pour ne pas prendre du retard. L'objectif est d'aller jusqu'au 21 juillet par un modèle d'audition tous les jeudis après-midi de semaine du Parlement wallon.

Puis-je avancer dans ce sens-là ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Par rapport à la réunion de cette commission technique que vous prévoyez pour jeudi, pour éviter de supporter encore une fois 280 kilomètres, ne serait-ce pas une bonne idée de le faire demain, par exemple, à l'issue de la séance plénière ?

M. le Président. – On peut essayer, mais sans moi. J'ai vraiment une difficulté.

M. Stoffels (PS). – Ou pendant la séance, par exemple.

M. le Président. – On peut imaginer à 16 heures demain, si c'est possible.

M. Stoffels (PS). – On verra qui sera présent demain et on saisira l'opportunité, si elle se présente. Si jamais l'opportunité ne se présente pas, tant pis.

M. le Président. – Il faut que tous les groupes aient déposé leurs questions, qu'on ait eu le temps de les compiler et de les rassembler, parce qu'il y a des questions identiques.

M. Stoffels (PS). – Un premier document semble avoir été préparé par l'ensemble des groupes qui se prononcent sur 72 personnes à auditionner. Quel est le statut de ce document ?

M. le Président. – C'est un document de travail. C'est une compilation technique, quantitative des personnes souhaitées par chacun. Mon projet est que l'on puisse se revoir et se dire : « *Il faut réduire cela, mais on ne réduit que d'un commun accord* ». Il s'agit d'arriver aux alentours de 15 à 20 personnes au total. On va voir ce que l'on peut faire ensemble. C'est uniquement l'addition des propositions.

M. Stoffels (PS). – Cela, je l'ai compris. Il faudra que chaque groupe se prononce demain sur les 42 personnes pour savoir quelles sont celles qu'il souhaiterait voir éliminées.

M. le Président. – C'est cela. L'idée de la réunion, si on fait un tour de table avec chacun et ce document-là, est de dire : « *On fait un cumul. Quelle est la valeur ajoutée par rapport à telle autre, et cætera ?* ». Le but est d'essayer d'arriver à une synthèse plus restreinte du nombre de personnes à auditionner. Mais je veux le faire avec tout le monde, et j'ai envie d'avoir une méthodologie qui tient la route pour l'ensemble des huit ou neuf séances d'auditions.

M. Stoffels (PS). – D'accord.

M. le Président. – Demain, fin de matinée, les questions seront là et seront compilées. On reste en contact téléphonique et on peut aussi fixer une réunion, à un moment donné, à la fin de la séance publique.

QUESTIONS ORALES
(*Suite*)

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « « DES MILITAIRES POUR SÉCURISER LES TRANSPORTS PUBLICS » »

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 « « des militaires pour sécuriser les transports publics » ».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, ce n'est pas une mesure qui touche la Région wallonne directement, mais c'est une de ces mesures que Mme Onkelinx a imaginées pour sécuriser le transport à Bruxelles. Je dis directement ce que j'en pense, ainsi je vous mettrai sans doute plus à l'aise, Monsieur le Ministre, si besoin en est : cette mesure est tout à fait stupide, en tout cas dans la manière dont elle a été rapportée. J'ai appris qu'il y avait aussi d'autres modalités derrière.

Qu'en pensez-vous ? Imagine-t-on, en Wallonie, avoir besoin des militaires pour sécuriser les transports publics ?

Avant de me dire ce que vous en pensez, c'est peut-être l'occasion de faire le point sur la sécurité au sein des transports publics en Wallonie, et de le faire sur un schéma qui est celui de plusieurs années, car l'on peut évidemment avoir des différences d'une année à l'autre, d'un mois à l'autre. On peut même avoir des différences entre sous-

régions. Il y a peut-être des sous-régions qui, plus que d'autres, méritent une attention plus réservée, plus sécurisée ou plus importante. C'est une question que je souhaite également vous poser.

Où en est-on en termes de sécurité ? Quels sont les accents mis et quelles sont les sous-régions dans lesquelles il y a des efforts faits ou à faire ? Que pensez-vous de cette mesure qui a été annoncée ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, les statistiques en matière d'accidents de travail pour agression dans le groupe TEC se sont bien améliorées ces dernières années. Depuis 2006, le nombre d'agressions ayant donné lieu à un arrêt de travail est en diminution constante tant pour le groupe dans son ensemble que pour les cinq sociétés d'exploitation. Globalement, pour le groupe TEC, elles sont passées de 101 cas en 2006 à 45 cas en 2010. Pour les régions les plus difficiles que sont Charleroi et Liège, nous sommes passés respectivement de 31 cas en 2006 à 9 cas en 2010 et de 50 cas en 2006 à 25 cas en 2010.

La situation, si elle invite à un optimisme prudent, évolue donc favorablement depuis quelques années déjà et témoigne ainsi de l'efficacité de la mise en œuvre du plan SECURITEC détaillé ci-après :

- en matière de matériel, c'est le système radio, positionnement gps des autobus, cabines fermées — TEC Charleroi, Brabant wallon et Liège-Verviers — et caméras de surveillance à bord des véhicules ;
- en matière de formation du personnel en contact avec le public, ce sont des formations à la communication, à la gestion du stress et à la gestion des conflits et, plus spécifiquement pour les contrôleurs, formation à la gestion des personnes agressées et formation à la protection de leur intégrité physique ;
- en matière de prévention, c'est l'action « Permis Mobile » d'éducation/sensibilisation à la mobilité durable et aux comportements citoyens dans les transports en commun — à destination de 6 500 élèves de l'enseignement secondaire inférieur — et des campagnes civisme dans les véhicules par affichage ;
- en matière de présence humaine sur le terrain, c'est le personnel d'accompagnement — les assistants de prévention et de sécurité sont au nombre de 32, les PTP au nombre de 33, les vigiles métro de Charleroi au nombre de 12 -, les personnels de contrôle — 221 personnes — affectés spécifiquement aux tâches de contrôle des titres de transport et à la sécurisation du réseau ou à la surveillance de l'offre de service (TEC Charleroi).

En matière de coopération avec les polices locales, la police fédérale et la justice, ces mesures se sont avérées progressivement de plus en plus fécondes et efficaces et ont abouti, ces deux dernières années, à des opérations de contrôle conjoint sur les réseaux, parfaitement adaptées aux problèmes posés et de nature à rassurer la population des clients sur la volonté des forces de l'ordre et des TEC de maintenir un haut niveau de sécurité dans les bus au bénéfice des voyageurs des TEC. Vous voyez donc que ce plan, depuis 2006, est assez complet et touche à beaucoup de mesures différentes.

Il me semble que, suite à ces différentes mesures — c'est un constat -, les résultats sont encourageants, les chiffres sont là, même si, bien sûr, rien n'est jamais parfait et que le travail n'est pas terminé. Il est clair qu'il s'agit de rester attentif chaque jour à l'évolution de la situation et de travailler à son amélioration. Dès lors, Monsieur Crucke, pour aller assez rapidement dans le sens de votre intervention initiale, il ne me paraît donc pas utile d'envisager la présence de militaires dans les transports en commun.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour les informations. Je ne suis pas sûr qu'elles font l'objet d'une reprise de communication presse, car les chiffres sont bons, ils sont meilleurs. Quand c'est bon, généralement, la presse s'y attarde un peu moins. C'est dommage, parce que c'est un élément intéressant. Sécuriser les transports publics, ce n'est pas seulement le dire, c'est aussi y arriver. Dans ce cas-ci, je ne peux que, par le chiffre, constater qu'il y a amélioration. Dès lors, je ne peux que m'en réjouir et vous engager à poursuivre dans la même direction.

Je note, dans les éléments que vous avez transmis, qu'on sent bien que c'est un ensemble qui a fonctionné, c'est une chaîne qui va jusqu'à la justice, qui réagit et qui réagit plus vite quand le besoin s'en fait sentir. Je me souviens, à l'époque, avoir déposé, au fédéral, une proposition de loi qui visait à alourdir les sanctions par rapport à des fonctionnaires qui ont des contacts avec le public et qui étaient violentés. Ici, vous avez pu, manifestement, aviser les procureurs de l'utilité de leur rôle dans la réaction aux faits.

Pourvu que cela dure, et peut-être pouvez-vous conseiller Mme Onkelinx sur les idées qui ont été émises.

Les militaires ont autre chose à faire ailleurs.

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. HENRY,

MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ,
SUR
« LES FILTRES À PARTICULES POUR LES BUS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les filtres à particules pour les bus ».

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 18 octobre 2007, le gouvernement décidait d'attribuer un budget de 800 000 euros en 2008 et de 750 000 euros en 2009 à la SRWT afin de financer le montage d'un filtre à particules sur 133 autobus en 2008 et sur 125 autobus en 2009. Cela représente un investissement d'environ 6 000 euros par filtre installé.

J'espérais, à l'époque, que les nouveaux bus seraient équipés d'un tel filtre et qu'en remplaçant progressivement la flotte existante, le problème disparaîtrait de lui-même.

Je souhaiterais connaître le niveau d'équipement de nos bus en matière de filtres à particules. Combien de bus ne sont toujours pas équipés de ce type de filtres ? Le cas échéant, un investissement complémentaire est-il prévu pour les équiper ? Quelle somme faudrait-il pour que l'ensemble de la flotte de la SRWT soit équipé de tels filtres ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, tous les nouveaux bus actuellement acquis par la SRWT sont équipés de filtres à particules, et ce, depuis 2009.

À la date du 23 février 2011, il y a 579 autobus équipés sur une flotte de 1761 autobus en exploitation, et 256 nouveaux véhicules viendront encore s'ajouter avant la mi-2012, en exécution des marchés en cours, portant à 47 % le taux d'équipement.

Il n'est pas prévu d'équiper les véhicules plus anciens, car ils ne sont pas conçus pour supporter ce type d'équipement. De ce fait, le coût d'installation serait considérablement plus élevé que les 4,7 millions d'euros nécessaires à l'acquisition des filtres.

D'ici cinq ans, ces véhicules auront été remplacés et toute la flotte sera en conséquence équipée de filtres à particules.

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

M. Stoffels (PS). – C'est ce que j'appelle une réponse inspirée d'un certain pragmatisme, qui diffère très largement par rapport à des prises de position à caractère « fondamentaliste », mais ce n'est pas péjoratif.

M. le Président. – Ceci clôt nos travaux du jour. La séance est levée.

- La séance est levée à 15 heures 10 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Hugues Bayet, PS

Mme Chantal Bertouille, MR

M. Yves Binon, MR

M. Willy Borsus, MR

Mme Veronica Cremasco, Écolo

M. Jean-Luc Crucke, MR

M. Carlo Di Antonio, cdH

M. Philippe Dodrimont, MR

M. Dupont, PS

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

M. Jean-françois Husson, Président d'AquaWal

M. Jean-Claude Maene, PS

M. Michel de Lamotte, Président

M. Cédric Prevedello, Conseiller scientifique AquaWal

Mme Florence Reuter, MR

M. Daniel Senesael, PS

Mme Isabelle Simonis, PS

M. Edmund Stoffels, PS

Mme Sylvie Vertongen, Directrice d'AquaWal

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
APE	Aide à la promotion de l'emploi
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BEP	Association intercommunale du bureau économique de la Province de Namur
CHB	Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CRIOC	Centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs
CVA	Coût-vérité à l'assainissement
CWATUPe	Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DG	Direction générale
DGO2	Direction générale opérationnelle mobilité et voies hydrauliques
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement
DGO	Direction générale opérationnelle
DPR	Déclaration de politique régionale
dvd	digital video disc
ETS	Emission Trading System (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAB	Fédération royale des sociétés d'architecture de Belgique
GES	Gaz à effet de serre
gps	Global positioning system (Système de navigation par satellite)
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
IDEA	Intercommunale de développement économique et de l'aménagement de la région de Mons-Borinage-Centre
ISSeP	Institut scientifique de service public
NIMBY	Not in my backyard (pas dans mon jardin)
OIP	Organisme d'intérêt public
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	Organisation non gouvernementale
PCA	Plan communal d'aménagement
PCM	Plan communal de mobilité
PGDA	Programme de gestion durable de l'azote
PIB	Produit intérieur brut
PM	Poids moléculaire
PTP	Programme de transition professionnelle
PV	Procès-verbal
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RDC	République démocratique du Congo

RESA	Relance économique et de simplification administrative
SA	Société anonyme
SAR	Sites à réhabiliter
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SPAQuE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
SPGE	Société publique de gestion de l'eau
SPI+	Intercommunale de développement économique pour la Province de Liège
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne des transports
SWDE	Société wallonne des eaux
SWL	Société wallonne du logement
TEC	Société de transport en commun
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie
WBI	Wallonie-Bruxelles International