C.R.I.C. N° 29 (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

Mercredi 10 novembre 2010

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

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 4

Organisation des travaux..... 4

Questions orales

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

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dupont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 4

Question orale de Mme Fassiaux-Looten à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les réunions publiques d'information »

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

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le financement des infrastructures de gestion des déchets »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 7

Question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours des opposants contre le seul club de tir olympique de Belgique »

Orateurs : M. le Président, M. Langendries, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 8

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'arrêt de la collecte des PMC dans les recyparcs d'Intradel »

Orateurs : M. le Président, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 10

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la réhabilitation du Mont d'Or à Kain »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 12

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

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 13

Question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'approbation de l'étude sur l'évolution du RER par la Région wallonne »

Orateurs : M. le Président, M. Langendries, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 14

Question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le ticket unique pour les utilisateurs des transports en commun »

Orateurs : M. le Président, M. Langendries, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 15

Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la situation du parc automobile des TEC»

Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 17

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les excès de vitesse des TEC »

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

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le transport scolaire des jeunes enfants»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 20

Liste des intervenants..... 24

Abréviations courantes..... 25

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

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 10 heures 02 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Mme la Présidente. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Mme la Présidente. – Avant d'entamer nos travaux, voici la liste des questions supprimées.

La question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la transposition des directives européennes» est retirée.

La question orale de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la collecte sélective des déchets organiques» est reportée.

La question orale de M. Miller à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'empreinte écologique de la Belgique» est transformée en question écrite.

La question orale de Mme Zrihen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la suppression des bus 105» est transformée en question écrite.

La question orale de M. Kilic à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «les actes de vandalisme sur les attributs» est retirée.

La question orale de Mme Fassiaux-Looten à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la mobilité en zone rurale» est reportée.

La question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «les revendications du groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées (Gamah)» est retirée.

La question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'état du matériel roulant mis à disposition des établissements de l'enseignement officiel par la Région wallonne» est retirée.

QUESTIONS ORALES

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

Mme la Présidente. – 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 «l'application du coût-vérité».

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

M. Dupont (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, les communes sont en train de boucler leur budget et doivent appliquer le coût-vérité. Le budget est toujours un exercice particulièrement difficile en général, et ce l'est en particulier aussi à cause du coût-vérité. Cette année, comme le prévoit le décret du 22 mars 2007, le taux de couverture minimal est de 90 %.

Cette année, une nouvelle fois, des habitants de communes dont le volume de déchets a diminué verront de manière automatique leur facture «déchets» augmenter. N'est-ce pas contre-productif ? N'est-ce pas contraire à la *ratio legis* d'un décret qui voulait aussi récompenser les bons élèves et pénaliser ceux qui ne progressaient pas ? Ne faut-il pas arrêter cette mécanique infernale qui verra toujours augmenter les coûts, ne serait-ce qu'en raison de l'inflation et des très légitimes augmentations barémiques auxquelles le personnel a droit ? N'est-ce pas contraire à la volonté du Gouvernement wallon de fixer, pour les taxes, des taux raisonnables ? Ce qu'il fait dans chaque circulaire budgétaire, sauf pour la taxe «déchets» pour laquelle les communes sont obligées de taxer de manière purement mécanique, sans possibilité de

modélisation ou de modération. Telles sont mes questions, Monsieur le Ministre.

Ma demande précise est : comptez-vous continuer de la sorte ? Une évaluation de l'arrêté coût-vérité est-elle envisagée ? La DPR consacre un large chapitre sur ce sujet, comment comptez-vous le mettre en œuvre ?

J'ai au moins cinq suggestions que je vous livre :

- appliquer 90 % du coût-vérité est un maximum. On devrait donc pouvoir se dire que l'on n'ira pas plus loin puisque l'augmentation naturelle et mécanique des dépenses viendra longtemps encore anéantir les efforts que les communes et les citoyens font pour diminuer leur production de déchets et donc, aussi, théoriquement, leur facture ;
- comptabiliser, parmi les dépenses qui doivent être impactées sur le coût-vérité, les campagnes de sensibilisation en matière de réduction des déchets est assez particulier pour ne pas dire absurde. On devrait donc au moins les sortir de la liste des coûts qui doivent être pris en charge ;
- le décret prévoit également la prise en compte du coût de recouvrement de la taxe. Concrètement, cela veut dire que les bons payeurs doivent payer pour les distraits ou les mauvais payeurs. Concrètement, cela veut dire aussi, dans la réalité, que l'on fait payer une partie du salaire du receveur communal par la taxe « déchets ». Or, le recouvrement des recettes est la mission première du receveur et la commune doit de toute manière avoir un receveur et le payer puisqu'il s'agit d'un grade légal ;
- les dépenses d'investissements des unités de traitement de déchets sont, elles aussi, impactées sur le citoyen. Or, il s'agit d'investissements régionaux de type stratégique. Il serait donc assez logique de les lisser et de les répartir de manière uniforme sur l'ensemble des citoyens wallons ;
- beaucoup de communes pratiquent un tarif social réduit pour les personnes bénéficiaires d'une intervention majorée en termes de soins de santé, et c'est très bien, mais ce n'est pas comptabilisé dans les recettes, en tout cas pas à taux plein. N'est-il donc pas souhaitable, pour que les communes puissent continuer à protéger les personnes les plus faibles, qu'elles puissent valoriser en recettes leur contribution, comme celles d'une personne ou d'un ménage qui paye le taux plein ?

Voilà donc, Monsieur le Ministre, quelques réflexions et quelques suggestions. J'espère vraiment que vous pourrez y apporter des réponses et des solutions, persuadé qu'aujourd'hui on a atteint les limites d'un système qui n'est pas socialement équitable, qui n'est pas écologiquement soutenable et qui ne me semble pas non plus économiquement tenable.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Madame la Présidente, Monsieur le Député, c'est évidemment une question très importante que vous posez, d'une part parce que le principe du coût-vérité est évidemment un pilier de la politique des déchets, est à la fois dans l'optique européenne et dans ce qui est mis en œuvre au niveau de la Région wallonne, un élément très très important, et en même temps, on arrive à certaines limites que vous avez soulevées.

En l'état, le principe du coût-vérité pose certaines difficultés dans sa mise en œuvre. Le dispositif est très certainement perfectible. Je ne vais sans doute pas vous apporter aujourd'hui de réponses tout à fait définitives sur un certain nombre de points parce je pense que c'est un dossier qui doit être étudié vraiment en détail avant d'avoir une position définitive et qui s'applique. En tout cas, ce que nous avons déjà mis en œuvre, conformément à ce qui est prévu dans la Déclaration de politique régionale, c'est donc de procéder à une évaluation du système.

Les conclusions de l'étude confiée à Comase, qui est toujours en cours actuellement, devront mettre en lumière les éventuelles imperfections, dont vous citez quelques éléments, dudit dispositif et, le cas échéant, permettre d'apporter les corrections nécessaires à l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 afin que celui-ci puisse produire des effets conformes aux principes généraux que vous évoquez.

Une première évaluation, plus technique, a déjà été réalisée. Elle a conduit à l'élaboration d'un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 qui a récemment été adopté en première lecture, et qui sera examiné le 19 novembre prochain par la Commission régionale des déchets. Mais ce n'est clairement qu'une première étape technique, cela ne résout pas tous les problèmes.

Pour avoir bien entendu les différents points que vous avez évoqués, je pense que tout ce qui est de l'ordre des campagnes de prévention et de la sensibilisation, cela ne devrait pas, en toute logique, se retrouver dans la prise en compte du coût-vérité, de même que la manière d'imputer les frais personnels pose de toute évidence question. Il faut néanmoins examiner l'ensemble des situations et ne pas donner de réponses à l'emporte-pièce, mais il est clair que ce débat est posé. Je vous remercie vraiment de votre question et des différents éléments que vous soulevez. Je vous demanderai de bien vouloir attendre un peu avant les décisions finales,

mais en tout cas les choses sont enclenchées et certaines étapes sont déjà réalisées ou en cours.

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

M. Dupont (PS). – Je remercie M. le Ministre pour cette réponse extrêmement constructive.

(M. Senesael, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME FASSIAUX-LOOTEN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fassiaux-Looten à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les réunions publiques d'information ».

La parole est à Mme Fassiaux-Looten pour poser sa question.

Mme Fassiaux-Looten (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, vous savez que la procédure d'implantation d'éoliennes comporte certaines étapes plus ou moins obligatoires et notamment une information préalable par le maître du projet à la population. Les réunions publiques d'information font partie du processus démocratique des procédures d'octroi de certains permis incluant, ce qui est important à mes yeux, la participation citoyenne. Ces réunions sont indispensables et fondamentales pour autant qu'elles soient menées de manière professionnelle et efficace.

Récemment j'ai assisté à ce type de réunion dans ma commune — Chimay pour ne pas la nommer — pour l'implantation d'éoliennes. Cette réunion s'est déroulée dans un climat houleux, détestable, assez difficile à vivre. La mauvaise ambiance était justifiée par toute une série de motifs :

- les invitations avaient été faites aux citoyens via des journaux publicitaires. Une première réunion avait d'ailleurs été annulée, puis, sans prévenir la population qui s'était rendue à la première réunion annulée, une deuxième a été ensuite organisée ;
- l'absence d'un modérateur. Seul l'auteur de projet a pu, plus ou moins, s'exprimer ;
- l'impossibilité pour les citoyens d'obtenir des réponses aux questions qu'ils posaient : quelle était la quantité d'électricité produite par le parc actuel des éoliennes de Chimay ? Quelles étaient les études faites quant au trajet des oiseaux migratoires — on est tout prêt du Lac de Virelle, des Lacs de l'Eau-d'Heure ? Quelle était la fréquence de mise en fonction et rendement des éoliennes locales ou régionales déjà installées ?

D'autres réunions du même type ont suscité les mêmes remarques et ont eu exactement le même type de déroulement relayé par d'autres citoyens d'autres communes, notamment Momignies et Couvin, mais dans d'autres régions de Wallonie, cela se passe, paraît-il, un peu de la même manière. La réunion de Bailleux a d'ailleurs été annulée par le département des permis et des autorisations de Charleroi puisqu'elle n'a pas été organisée conformément aux articles T29/5 et R41 de 1à 5 du Code de l'Environnement. Donc, on va revivre une autre réunion.

Comment faire pour améliorer la qualité de ce type de réunions ? Ne devrait-on pas imposer la présence d'un élu communal ou d'un fonctionnaire afin de diriger, ou du moins de permettre au débat, si débat il y a, d'avoir lieu ?

Avez-vous eu des contacts avec l'Union des Villes et Communes en ce sens ? Quels sont les recours des citoyens qui n'ont pas obtenu de réponses aux questions qu'ils posent ce jour-là aux porteurs de projets ?

En outre, il me revient que certains auteurs de projets prévoient des récompenses pécuniaires pour les citoyens ayant répondu favorablement à une enquête publique. Est-ce légal ? Dans ce genre de cas, on vide de son sens la nature même des enquêtes publiques, bien entendu.

Dans le cadre de la réforme de la mise en place des éoliennes en Région wallonne que vous projetez, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous éclairer sur vos projets quant à l'organisation de ces réunions préparatoires obligatoires ? Le minimum, bien entendu est qu'elles soient correctement organisées et servent à l'éclairage de la population. Comment faire ?

Obliger les opérateurs à choisir un technicien averti de la problématique locale ;

- prévoir un document explicatif sur les objectifs du projet de manière à vérifier son éventuelle pertinence ;
- obliger l'envoi ou la publication d'une invitation correcte et éventuellement un toutes-boîtes et non simplement une insertion dans une presse publicitaire ;
- veiller à la présence d'un médiateur. Cela peut éventuellement être l'échevin qui a en charge ces matières dans la commune.

Voilà toute une série de choses auxquelles vous avez certainement réfléchi.

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, je remercie Madame la Députée pour sa question.

La réunion d'information préalable constitue une forme de participation du public à la décision administrative. Celle-ci est réglée par le décret du 31 mai 2007 relatif à la participation du public en matière d'environnement.

Le Code de l'environnement précise que la réunion a pour objet de permettre au public de s'informer, mais également de s'exprimer à propos du projet concerné.

En ce qui concerne l'espace d'expression réservé au public, le décret n'est pas explicite. Toutefois, le gouvernement a, par le biais de l'article R.41-4 du livre 1er du Code de l'Environnement prévu la possibilité pour toute personne de s'exprimer pendant la réunion, mais également de s'exprimer postérieurement à la réunion par écrit.

Fort heureusement, le texte ne précise pas et ne limite pas l'expression du public, donc, il se peut que l'émotion s'invite lors de la réunion. Il appartient dès lors au président de fixer en début de réunion les règles permettant d'atteindre l'objectif de la réunion.

En ce qui concerne le déroulement de la réunion, à défaut de précision dans le Code, le président, représentant de la commune, qui par le biais de sa désignation dispose des pouvoirs communaux, peut très bien être un élu, un fonctionnaire ou toute autre personne désignée par la commune pour la représenter. La qualité de la tenue de la réunion dépend évidemment très fortement de la qualité du président, lui-même désigné par la Commune, il appartient dès lors à cette dernière, autant que faire se peut, de mesurer l'émotion que pourrait susciter le projet concerné et, le cas échéant, désigner une personne qui dispose d'une expérience suffisante pour atteindre l'objectif de la réunion.

Il est évidemment difficile de formaliser ce genre de concept dans des textes légaux précis.

Par ailleurs, l'enquête publique est un autre mode de participation. Je ne dispose, à ce jour, d'aucun élément prouvant l'existence d'agissements tels que l'achat d'une réponse favorable dans le cadre d'une enquête publique. C'est évidemment une situation qui serait problématique.

M. le Président. – La parole est à Mme Fassiaux-Looten.

Mme Fassiaux-Looten (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je suis ravie d'entendre à ce sujet, dans la mesure où, à la réunion à laquelle j'ai participé, il n'y avait pas de président. Donc, en fait, cela s'est fait comme cela, et cela donnait évidemment libre cours au volet émotionnel. La réunion n'était évidemment pas bien organisée.

(Mme Fassiaux-Looten, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE GESTION DES DÉCHETS »

Mme la Présidente. – 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 «le financement des infrastructures de gestion des déchets».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, lors des débats sur l'ajustement budgétaire, vous nous indiquiez avoir demandé à votre administration un tableau reprenant les montants que le gouvernement doit aux intercommunales de gestion des déchets pour le financement des infrastructures. Disposez-vous aujourd'hui de ce tableau? Le cas échéant, pouvez-vous nous le transmettre?

Aujourd'hui, les arbitrages pour le budget 2011 ont été opérés, pouvez-vous alors nous dire quelle est votre stratégie en la matière? Quelle trajectoire budgétaire allez-vous adopter afin de rembourser les annuités dues aux intercommunales?

D'une manière générale, on sent une grande inquiétude dans le secteur. Avez-vous rencontré des représentants de la COPIDEC? Dans la négative, comptez-vous le faire?

Maintenir un ancrage public dans le secteur de la gestion des déchets est impératif. Les intercommunales sont des acteurs de premier plan. Il convient d'honorer les promesses de subsides et de façon tout aussi importante, il faut maintenir la confiance entre les opérateurs de terrain et le gouvernement afin que dans notre région, la gestion des déchets soit toujours aussi performante. Tel est également, je n'en doute point, votre souhait.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le député, bien sûr que je poursuis cet objectif qui était votre conclusion.

Le tableau général précisant l'évolution, au cours des prochaines années, des dépenses prévisibles en matière de liquidation des tranches annuelles de subventions aux intercommunales, est actuellement en voie de finalisation et de validation en concertation entre mes services et les intercommunales concernées. Il y a donc eu une série de réunions et de contacts qui ont eu lieu à ce sujet.

Préalablement, il importe de rappeler que le plan général des investissements subventionnables, ainsi que la planification des dépenses, ont fait l'objet d'une décision du gouvernement en mars 2009 dans le cadre d'une actualisation du plan initial approuvé en 2006.

L'engagement du gouvernement porte notamment sur la couverture du différentiel entre les recettes et les dépenses inscrites au budget de l'OWD, afin de permettre d'assurer le financement de la part publique du plan des investissements actualisé en 2009.

Les subventions seront soumises aux conditions de l'AGW du 13 décembre 2007 relatif au financement des installations de gestion des déchets.

Afin d'actualiser en connaissance de cause les prévisions de liquidations, mes services à la fois de mon administration et de mon Cabinet ont tenu de nombreuses réunions de travail fructueuses avec notamment les membres de la COPIDEC, en date du 20 octobre 2010.

L'examen de la programmation générale en matière de liquidation des annuités prévues par l'arrêté permet de constater, par rapport à la planification établie par le Gouvernement wallon en 2009, un net accroissement des besoins pour 2011. Ce dernier résulte d'une part d'un report des tranches normalement prévues au cours des derniers exercices suite à un retard d'exécution du programme et, d'autre part, d'une accélération possible des dépenses relatives au paiement de petits montants.

Au-delà des exercices 2011 et 2012, les dépenses annuelles prévisibles devraient être stabilisées aux montants programmés dans le plan approuvé en mars 2009, de l'ordre de 24 millions d'euros par année.

Selon les prévisions actuelles, les crédits nécessaires afin de couvrir les dépenses 2011 sont estimés à près de 30 millions d'euros, crédit budgétaire sollicité pour l'exercice prochain. Ces besoins seraient assurés par le biais d'un prélèvement plus important sur le fonds des déchets, lequel recueille le produit de la taxe instaurée par le décret fiscal du 22 mars 2007.

Un montant de 28 millions sera inscrit sur l'article budgétaire 60.02 du budget de l'Office. Il devrait permettre d'assurer le suivi adéquat.

Nous pourrons bien sûr revenir sur toutes ces explications et tout ce montage qui devrait rassurer l'ensemble des intercommunales, certainement pour 2011, mais pour les exercices suivants également lors de la toute prochaine discussion budgétaire que nous aurons dans cette commission, Monsieur le Député.

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

M. Senesael (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, puisque vous vous étiez engagé, lors de l'ajustement budgétaire, à analyser et examiner cette problématique avec acuité et je vois que cela a été fait.

Vous ne vous êtes pas limité à 2011, mais vous avez projeté également les remboursements pour les années futures.

De plus, on ne peut que vous remercier d'avoir été proactif en la matière et lors de la discussion budgétaire, nous aurons, à n'en pas douter, une relation à ce sujet.

(M. de Lamotte, Président, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RECOURS DES OPPOSANTS CONTRE LE SEUL CLUB DE TIR OLYMPIQUE DE BELGIQUE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur, «le recours des opposants contre le seul club de tir olympique de Belgique».

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, c'est un dossier pour lequel j'étais déjà intervenu au même titre d'ailleurs que ma collègue Mme de Coster-Bauchau, concernant le problème du seul club de tir olympique, en tout cas qui répond aux normes et aux critères de tir olympique en Belgique et qui est situé à Genappe.

Ce club est aujourd'hui menacé dans ses activités, car les exploitants sont confrontés à des difficultés importantes, c'est-à-dire que le permis qui vous aviez délivré en juillet 2010 présente, selon les opposants au club de tir, un défaut de motivation.

Ces derniers s'estiment préjudiciés de manière grave et irréparable par cette activité et ils viennent d'introduire un recours en suspension et en annulation devant le Conseil d'État. Ils considèrent que le permis n'est pas dûment motivé et que les conditions imposées — d'ailleurs, selon leurs dires, non respectées sur le terrain — sont insuffisantes notamment en matière de nuisances sonores et de protection de la nappe phréatique.

Envisagez-vous, le cas échéant, un éventuel retrait du permis ? Pensez-vous qu'il existe un réel risque de suspension et d'annulation par le Conseil d'État ?

Il reste également le problème financier lié à la caution de 300.000 euros que vous avez imposée dans le permis afin de garantir la remise en état des terres agricoles en fin d'exploitation. Cette somme n'étant pas libérable immédiatement, les gestionnaires souhaitaient qu'elle puisse se constituer au cours de la durée du permis. À ce sujet, vous vous étiez dit prêt à trouver de nouvelles modalités, des solutions dans ce sens-là. Vous aviez d'ailleurs annoncé en Commission, en septembre dernier, que plusieurs options étaient sur la table et que vous deviez les aborder prioritairement avec l'exploitant.

Où en êtes-vous, Monsieur le Ministre, dans l'élaboration de ces nouvelles modalités ? Je pense qu'il faut impérativement trouver des solutions pour sauver ce club qui, quelque part, est le seul qui puisse accueillir nos sportifs de haut niveau en vue de préparation de grands championnats mondiaux ou de grands évènements type ceux qu'on a connus à Pékin en août, et concrètement, vous demander ce que vous pouvez mettre sur la table, Monsieur le Ministre, maintenant pour sauver ce club de tir de Genappe.

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, deux riverains ont introduit un recours en suspension et en annulation auprès du Conseil d'État contre mon arrêté ministériel du 8 juillet 2010. En ce qui concerne l'issue de la procédure entamée devant le Conseil d'État par ces riverains, elle est à ce jour impossible à prévoir. Je n'ai en effet pas encore reçu le rapport de l'auditeur et je me trouve dès lors dans l'incapacité de dire si le risque existe que le Conseil d'État suspende, voire annule, la décision attaquée.

L'arrêté ministériel du 8 juillet 2010 impose la constitution d'un cautionnement d'un montant de 300.000 euros. Je suis conscient que cette somme est importante et que le club de tir aux clays de Genappe est le seul club de tir olympique en Belgique, ce qui est quand-même un fait particulier.

Une rencontre entre mon Cabinet et le Cabinet de mon collègue Antoine en charge de la politique sportive a eu lieu à ce sujet. Nous avons examiné les pistes adéquates pour ne pas placer le club de tir aux clays dans une situation difficile. La SPRL Bruma a parallèlement introduit une demande auprès du collège communal de la Ville de Genappe, une demande de modification des conditions particulières d'exploitation figurant dans le permis unique qui lui a été délivré sur recours par l'arrêté ministériel du 8 juillet 2010.

Elles sollicitent une réduction du montant du cautionnement, un échelonnement de la constitution du cautionnement et un échelonnement dans le temps des différents travaux à effectuer, comme vous l'évoquiez, le remplacement des sols en béton par des revêtements perméables, le remplacement des bâches de talus imperméables par des bâches perméables.

En première instance, il appartient au collège communal de faire droit ou non à la demande de modification des conditions particulières d'exploitation. Bien entendu, mon cabinet reste en contact avec l'exploitant. Parallèlement à cela, mon Collègue Antoine examine les possibilités de soutien au club via la politique sportive.

Je pense qu'à ce stade, tout est mis en œuvre pour assurer un bon fonctionnement à ce club en étant en même temps bien entendu dans le respect de l'environnement. Je pense que, dans les prochains mois, nous pourrons aboutir à des solutions concrètes. Les discussions se poursuivent avec les différents intervenants.

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

M. Langendries (cdH). – C'est un dossier qui ne devra pas s'éterniser, parce que, de toute façon, le Conseil d'État devra prendre position.

Vous imaginez des solutions concrètes pour l'avenir, ce qui veut dire que vous voulez réussir ce dossier d'une manière ou d'une autre, comme en

témoigne la réunion que vous avez provoquée avec votre Collègue M. le Ministre des Sports.

Je me permettrai probablement de lui poser aussi toute une série de questions pour voir dans quelles mesures, à travers ses compétences, il y a des choses qui peuvent aider le club et aussi vous demander, mais je ne sais pas si vous avez l'occasion de répondre à cette question. Vous n'avez pas l'occasion d'avoir le rapport de l'auditeur. A-t-on une idée du moment où ce rapport devrait arriver ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Juste une petite précision, Monsieur le Président.

Je ne pourrais pas vous le dire comme cela, mais il est possible d'avoir une idée du calendrier. En tout cas, je n'en dispose pas, là, sous la main. Si vous le souhaitez, on peut éventuellement regarder, mais il restera de toute façon une attitude à adopter sur l'échéance.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ARRÊT DE LA COLLECTE DES PMC DANS LES RECYPARCS D'INTRADEL »

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 « l'arrêt de la collecte des PMC dans les recyparcs d'Intradel ».

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je m'inquiète de ce que l'intercommunale Intradel vient de décider de la suppression à partir du 1er janvier 2011 de toute collecte de PMC dans les recyparcs dont elle a la gestion, dans les différentes communes dont cette intercommunale dépend.

Intradel avance le problème de l'évolution croissante du nombre de fractions et des quantités collectées faisant apparaître les limites physiques de l'outil de collecte que sont les recyparcs. Ces évolutions, justifie Intradel, nécessitent de repenser l'espace et de se questionner sur la pertinence de la poursuite de la collecte de certaines fractions.

Alors que notre Déclaration de politique régionale prévoit de promotionner le plus possible les tris de déchets et de poursuivre la subsidiation des outils publics de collecte et de traitement de ces déchets, on nous parle aujourd'hui, Monsieur le Ministre, des limites physiques de l'outil de collecte. J'aimerais avoir votre positionnement sur cet aspect des choses.

Intradel avance aussi qu'au vu du service offert par les collectes sélectives en porte-à-porte, il y a toutes les raisons de penser que, suite à cet arrêt de collecte des PMC dans les parcs, il n'y aura aucune perte de tonnage et que la totalité des PMC précédemment déposés dans les recyparcs vont se retrouver automatiquement dans la collecte donc en porte-à-porte.

Si on considère qu'une personne sur six qui se présente dans un recyparc y vient avec des PMC, je ne suis pas tout à fait convaincu qu'il faut automatiquement voir cette affirmation d'Intradel se réaliser.

On dit aussi, du côté d'Intradel que les usagers qui viennent aux recyparcs avec ces déchets PMC viennent souvent avec le contenu d'un sac qui s'est vu opposé la fameuse main rouge en stigmatisant ainsi que le sac n'était pas conforme à ce que le collecteur attendait lors de sa prise en charge dudit sac.

Je pense, Monsieur le Ministre, et je voulais avoir votre avis par rapport à cela, qu'en refusant l'accès aux recyparcs à ces usagers pour leurs PMC, on risque de voir augmenter les dépôts sauvages. On se prive aussi d'une information que les proposés dans les recyparcs donnent notamment à ces personnes qui viennent avec ces sacs déclarés non conformes, simplement déclarés non conformes, mais pour lequel il n'y a pas d'explication. Pour avoir déjà eu un de mes concitoyens venir déposer dans mon bureau son sac de PMC et de me demander ...

(M. Senesael s'exprime hors micro)

Et de me demander que je trouve dans son sac l'élément qui avait fait qu'une main rouge avait été collée sur celui-ci. Je dois bien vous avouer que, même avec l'aide de mon conseiller en environnement, nous ne sommes pas arrivés à trouver pourquoi le sac avait été refusé par le collecteur. Ce monsieur est venu nous en parler. Nous lui avons dit d'enlever la main rouge qui était sur le sac et de le représenter à la prochaine collecte. En effet, le sac a été réellement collecté.

Je pense qu'il faut éviter ce type de réaction de nos concitoyens et que le bourgmestre d'une commune a autre chose à faire que de vérifier avec ses concitoyens le contenu de sacs qui sont éventuellement refusés à une collecte sélective.

Toujours est-il que s'il n'avait pas pu venir me parler de son problème, il aurait pu à tout le moins le faire au sein de recyparc. Là, avec les préposés qui sont habilités à donner des conseils, qui sont

aussi habilités à déterminer ce qui doit être collecté et ce qui doit être trié, il aurait eu réponse à ses questions, ce qui ne pourra plus être possible à partir du 1er janvier 2011, puisqu'on va lui refuser l'accès au recyparc avec ses PMC.

J'aimerais avoir votre avis par rapport à cela, Monsieur le Ministre. D'autres intercommunales vont-elles travailler dans le même sens ? Le principe se généralise-t-il ? Donc, plus de PMC dans les recyparcs. Si l'outil de collecte montre ses limites et si on met en exergue le manque de superficie disponible pour certaines fractions, on dit aussi qu'il y aurait trop peu de préposés pour vérifier l'origine des déchets qui sont déposés dans les recyparcs, ne faut-il pas alors se repositionner quant à le mode de financement de ces différentes intercommunales ? Doit-on avoir éventuellement d'autres projets pour améliorer ces collectes sélectives dans les parcs, puisqu'il semble que l'outil est en train de démontrer ses limites ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La décision de refuser l'accès aux usagers pour leurs PMC dans les parcs à conteneurs, les recyparcs, est évidemment propre à l'intercommunale, premier élément que je voudrais souligner.

La diversité des fractions collectées dans les recyparcs d'Intradel a considérablement augmenté ces dernières années. À titre d'exemple, le conteneur des encombrants a été scindé à plusieurs reprises pour mieux catégoriser les déchets recyclables et/ou valorisables des déchets non valorisables. Cette démarche présente naturellement un impact sur l'utilisation de l'espace des recyparcs, sur les modalités techniques de collecte, taille des conteneurs, sécurité du personnel. L'espace limité des recyparcs et les modalités de collecte de certaines fractions amènent donc à repenser, au fil du temps, le nombre et la nature des fractions collectées. C'est ainsi que la pertinence de la poursuite de certaines collectes telles que la collecte de PMC a été reconsidérée par l'intercommunale. Cette réflexion a été renforcée par plusieurs constats :

- historiquement, la qualité des PMC collectés dans les recyparcs était meilleure que celle collectée en porte-à-porte ce qui avait une influence significative sur le taux de résidu global. Aujourd'hui, la quantité de PMC collectée dans les recyparcs représente moins de 5 % de la quantité totale collectée. L'effet sur le taux de résidus global est donc faible. Par ailleurs, le taux de résidus de la collecte en porte-à-porte s'est amélioré ces dernières années pour se situer significativement sous la barre des 20 % qui avait été fixée par FOST +, la qualité du tri des PMC collectés en porte-à-porte a donc augmenté ;
- dans le même temps, il a été constaté des problèmes de qualité de tri des PMC dans les recyparcs. Des usagers se présentent dans les recyparcs avec des PMC, comme vous le dites, suite à l'apposition d'un autocollant main rouge lors de la collecte. Pour peu que les préposés n'identifient pas de suite l'origine de ces PMC, ou que l'usager ne le spécifie pas, ces PMC mal triés sont déposés tels quels dans les recyparcs sans effort de tri complémentaire de l'usager. Je pense qu'il faut nuancer le constat que vous faisiez qu'il y avait forcément un encadrement supplémentaire dans le recyparc. Tout dépend de la manière dont les choses se passent concrètement ;
- d'un point de vue économique et environnemental et au vu des prix du carburant, il peut aussi être plus avantageux de déposer ses PMC devant son domicile, où il y a de toute façon une collecte organisée, que de les amener individuellement au recyparc.

À titre de comparaison, en Flandre, la collecte des PMC n'est plus réalisée dans les parcs à conteneurs. FOST + a confirmé qu'il n'y avait pas eu de perte de tonnage et que l'ensemble des quantités précédemment collectées dans les parcs se sont retrouvées en porte-à-porte.

Il me revient de la part de l'intercommunale que ces changements feront l'objet d'une communication aux usagers des recyparcs vers la mi-novembre, à savoir qu'une affiche sera placée à proximité des conteneurs de PMC, un folder reprenant les différents arguments soutenant ces changements sera distribué aux usagers déposant des PMC, un article du Parc'Info, c'est-à-dire le trimestriel distribué dans tous les recyparcs, de décembre y sera consacré et le site Internet de l'intercommunale sera adapté en conséquence.

C'est un choix fait par l'intercommunale, dont je pense qu'on peut comprendre une série de justifications. Cela n'empêche pas de l'évaluer de toute manière, en comparant les pratiques dans les différentes intercommunales. Il est prévu la période d'information bien entendu pour les usagers.

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

M. Dodrimont (MR). – Je remercie M. le Ministre pour les réponses apportées à mon questionnement.

Une inquiétude que les municipalistes se doivent d'avoir à mon sens, c'est surtout l'augmentation des déchets sauvages et des dépôts clandestins. Donc, toute mesure qui perturbe un peu les habitudes prises par les concitoyens génère des comportements qu'on réprouve, mais qu'on constate. C'est vrai qu'on est passé dans la région que vous

connaissez, à un tri sélectif par conteneur. Cela a évidemment eu une forte influence sur le dépôt de déchets clandestins dans certaines communes, dont la mienne. Il y a un préposé qui ne fait plus pratiquement que cela, avec un petit camion, il fait le tour de tous les endroits où il y a des poubelles, où les gens se sentent autorisés, parce qu'il y a une poubelle publique, à aller mettre leurs déchets ménagers, ce qui n'est évidemment pas acceptable. J'ai peur que ce genre de mesure perturbe quelque peu le comportement des gens et qu'elle puisse avoir une influence sur l'augmentation des déchets clandestins.

C'était le but de ma démarche. Je demande s'il y a une évaluation, comme vous venez de le dire à travers votre réponse, si on évalue aussi l'augmentation éventuelle des déchets clandestins qui pourrait être liée à cette imposition supplémentaire, ou en tous les cas cette interdiction pour les gens qui fréquentent le parc. Je ne pense pas que les gens prennent leur voiture pour aller déposer un sac de PMC. Je crois que c'est surtout les gens qui y vont déjà avec d'autres produits à mettre en décharge qui en profitent pour prendre avec eux des PMC. Sur l'argument qu'il y aurait peut-être une dépense de carburant supplémentaire, je ne le pense pas. En tous les cas, il y a une offre moindre qui est donnée aux usagers des parcs à conteneurs. Je le regrette, mais en tous les cas, si on peut avoir une attention quant à l'évolution des déchets clandestins liée à cette mesure, ce serait intéressant d'en tirer les conclusions plus tard.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉHABILITATION DU MONT D'OR À KAIN »

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 « la réhabilitation du Mont d'Or à Kain ».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je souhaite revenir sur un dossier que je suis depuis maintenant quelques années déjà. C'est celui de la réhabilitation du site du Mont d'Or à Kain.

Aujourd'hui, la Ville de Tournai dispose d'une estimation du coût de la réhabilitation de ce site. On parle de 1,5 million d'euros. Vu le montant, son ampleur et la situation de ce site, ne conviendrait-il pas, Monsieur le Ministre, de l'inscrire dans la liste des sites prioritaires à réhabiliter ?

Lors de ma dernière intervention à ce sujet vous m'indiquiez, je vous cite : *« Pour l'heure, les interlocuteurs de la région attendent un complément au plan de réhabilitation qui devait être transmis pour le 15 mai dernier. Un rappel leur a été adressé dans ce sens, avec délai de réponse au 30 juin prochain »*. C'était donc le 30 juin dernier. *« (...) En fonction de la réponse qui sera obtenue, une décision sera prise quant à la possible intervention de la SPAQuE dans le cadre des missions de réhabilitation qui lui sont confiées »*.

Monsieur le Ministre, où en est-on dans ce dossier ? Le complément demandé au plan de réhabilitation vous est-il parvenu ? Le site du Mont d'Or sera-t-il dans la liste des sites prioritaires ? La SPAQuE pourrait-elle assurer le suivi de la réhabilitation ainsi que la post-gestion ?

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 juin dernier, j'indiquais qu'un complément au plan de réhabilitation devait être transmis à mon administration pour le 15 mai 2010. Un rappel a été adressé au Collège communal de Tournai le 24 juin 2010 afin de connaître ses intentions ; un ultime délai au 30 juin suivant y était fixé.

Dans un courrier daté de juin 2010, l'autorité communale estimait que les mesures d'assainissement préconisées pourraient difficilement être supportées par les finances communales et annonçait que la question serait soumise au prochain collège. La région n'a pas été re-sollicitée depuis ce courrier.

Pour clarifier les éléments concernant les décharges prioritaires, je souhaite préciser la procédure : la SPAQuE établit annuellement pour le gouvernement une liste des décharges prioritaires sur base de son inventaire et de ses investigations.

Selon la procédure légale du décret Déchets, lorsqu'un risque environnemental est mis en évidence, il est demandé la remise en état du site. Cette demande est adressée au détenteur des déchets et, si les déchets ont été abandonnés irrégulièrement, à toute personne ayant participé à l'irrégularité.

À défaut pour ces personnes de prendre les mesures imposées, l'exécution d'office de la remise en état peut être confiée à la SPAQuE par le gouvernement. Ces travaux s'effectuent à charge de la personne mise en demeure. Quand elle est chargée de la réhabilitation d'une décharge, la

SPAQuE assume bien évidemment la post-gestion du site aussi longtemps que nécessaire.

Dans le cas présent, la décharge du Mont d'Or a été inscrite dans la liste des décharges prioritaires dès janvier 2007. Depuis lors, le site est surveillé par la SPAQuE en attente de sa remise en état et un système d'extraction du biogaz a été mis en place afin d'empêcher la migration de ce biogaz depuis cette ancienne décharge vers les habitations riveraines.

Je vous rappelle que le Gouvernement wallon a pris, en mars 2008, un arrêté imposant au CPAS et à la Ville de Tournai, propriétaires du site, l'introduction d'un plan de réhabilitation. L'arrêté prévoit déjà l'intervention d'office de la SPAQuE en cas d'inertie des destinataires.

Dès que je serai en possession des éventuelles nouvelles décisions du Collège de Tournai, je verrai avec la SPAQuE les modalités pour procéder à la réhabilitation et à la post-gestion du site conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 concernant ce site du Mont d'Or.

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les précisions que vous apportez. Je me tournerai donc vers le Collège communal de Tournai.

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

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 calculateurs de mobilité ».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, partant du constat que peu d'entreprises sont à même d'évaluer le coût global de la mobilité de leur personnel, qui combine à la fois les déplacements domicile-lieu de travail et professionnels, la Cellule mobilité de l'Union wallonne des entreprises a développé un « calculateur mobilité » qui offre une radiographie complète des coûts liés aux déplacements des collaborateurs d'une entreprise.

Il fournit en effet un cadre de référence pour collecter et rassembler l'ensemble des données chiffrées utiles à la démarche. Il dégage ainsi une vision globale de la structure de coûts. L'outil va plus loin encore, puisqu'i1 permet également de mener la réflexion en termes d'émissions de CO_2.

Monsieur le Ministre, je ne doute pas que vous étiez informé de cette initiative ; elle me semble particulièrement intéressante. Qu'en pensez-vous ? Ne pourrait-on envisager, avec vos collègues du Gouvernement wallon, d'utiliser ce « calculateur » dans certaines communes et administrations wallonnes afin d'en vérifier l'efficacité ?

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 Député, je vous remercie pour votre intérêt pour cet outil développé par l'Union wallonne des entreprises, développé dans le cadre de la subvention accordée par la Wallonie à la Cellule mobilité de l'Union wallonne des entreprises. Dès lors, l'administration régionale est effectivement bien au courant de cet outil.

Je partage votre intérêt sur l'outil. Il aide effectivement les services généraux d'une entreprise qui peuvent, à l'aide des différentes données dont ils disposent dans le cadre de la gestion de leur parc de véhicules ou du remboursement des déplacements domicile-travail, compléter le calculateur en ligne développé par le syndicat des entreprises wallonnes, et ainsi mieux connaitre le coût et l'impact environnemental des déplacements liés à leur activité.

Le SPW m'indique que, suite à la suggestion que vous faites dans votre question orale, il va étudier la faisabilité d'utiliser cet outil dans le cadre du « Plan de déplacement d'entreprise » qu'il élabore actuellement à la demande du gouvernement. Nous pourrons donc en reparler ultérieurement.

De manière plus générale, j'ai l'intention de demander à l'Union des villes et communes d'examiner avec l'Union wallonne des entreprises, dans le cadre de leurs subventions respectives, la possibilité d'utilisation d'un tel outil par les pouvoirs locaux.

Voilà, Monsieur le Président, Monsieur le Député, une suggestion qui est bien enregistrée et dont nous pourrons voir prochainement si elle peut se concrétiser.

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

M. Senesael (PS). – Une suggestion bien enregistrée et un suivi qui me semblent positifs. Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, que cela se poursuive.

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'APPROBATION DE L'ÉTUDE SUR L'ÉVOLUTION DU RER PAR LA RÉGION WALLONNE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'approbation de l'étude sur l'évolution du RER par la Région wallonne».

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, comme vous le savez, le projet du RER est attendu avec impatience, principalement dans le Brabant wallon où les problèmes de mobilité pour se rendre à Bruxelles sont accrus.

Pour rappel, après de nombreux reports, l'annonce de la dernière date opérationnelle pour le RER est fixée à 2019.

Toutefois, permettez-moi, Monsieur le Ministre, de douter de *timing* et de douter du respect de la capacité à aboutir en 2019 au vu des nombreux reports qui ont déjà eu lieu.

En effet, l'étude de l'évolution et d'optimalisation du RER qui est bouclée depuis 2009 est une étude qui porte sur l'utilisation future du réseau RER lorsque les travaux seront terminés.

Or, nous voici en octobre 2010 et cette étude n'a toujours pas été approuvée par les commanditaires, à savoir le Gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux.

Ce silence est inquiétant, le projet est au ralenti et on n'a pas l'impression que celui-ci est en capacité d'avancer plus avant. Des questions essentielles restent donc en suspens à mes yeux. Quelles seront les gares estampillées RER? Quelle sera la fréquence des trains passant dans ces gares? Comment organiser les navettes dans le chef du TEC?

D'autre part, quelles sont les raisons expliquant ce retard dans l'approbation de cette étude? Y a-t-il toujours une volonté de voir le RER opérationnel d'ici 2019?

Peut-on espérer un déblocage de ce dossier assez rapidement dans le chef de la Région wallonne, mais également des autres entités que sont le Fédéral et les autres gouvernements régionaux ?

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, je vous remercie pour votre question.

Effectivement, l'étude RER dite «article 13» n'est pas encore approuvée. La position exprimée par la Wallonie dans les travaux entrepris dans le cadre de cette étude est que toutes les gares wallonnes mentionnées dans la convention du 4 avril 2003 doivent être retenues. S'y ajoutent deux gares supplémentaires: une à Bara, sur la ligne 124 entre Waterloo et Braine-l'Alleud, et l'autre à Basse-Wavre sur la ligne 139. Sur la base des demandes et propositions des différentes régions, ce sera à l'autorité fédérale de retenir les gares qui bénéficieront du label RER.

La question de la fréquence de la desserte n'a pas encore été tranchée. De ce point de vue, la Wallonie a également demandé que l'offre IC et IR existante soit prise en compte.

En l'absence de scénario d'exploitation déjà arrêté, il n'est pas possible d'avoir une vision exacte de la fréquence. La référence minimum est celle évoquée à l'annexe 3 de la Convention du 4 avril 2003, c'est-à-dire:

- pour ce qui concerne le noyau central, 15 minutes aux heures de pointe pour les jours ouvrables hors des heures de pointe jusqu'à 20h et 30 minutes, les samedis, dimanches, jours fériés et en soirée;
- et pour l'anneau périphérique, 15 minutes aux heures de pointe, 30 minutes les jours ouvrables hors heures de pointe jusqu'à 20h, de même que les samedis, dimanches et jours fériés, et 60 minutes en soirée.

La définition précise de l'offre complémentaire du TEC, connue dans les études sous le vocable de «RER routier» n'est pas encore connue avec précision. Toutefois, la mise en place ou le renforcement de certaines lignes (les Conforto, la ligne W) participent déjà de cette idée.

J'en viens maintenant à l'échéance 2019. En effet, 2019, c'est loin du délai initial poursuivi, à savoir 2012. Deux facteurs principaux expliquent ce retard: le grand retard pris par la Région bruxelloise à délivrer les permis, qui provoque un retard évalué à quatre années. S'y ajoute le recours au Conseil d'État introduit par la commune de Linkebeek, relatif à la 124 Bruxelles — Nivelles, qui risque, lui, d'entraîner un nouveau retard de trois années.

L'étude «article 13» propose un scénario intermédiaire 2015, qui est intéressant, mais ne permet pas pour autant de rencontrer toutes les demandes de la Wallonie, et qui n'atteint pas non plus les objectifs initiaux de la Convention de 2003.

En conséquence, le Gouvernement wallon a pris le 24 mars de cette année la position suivante:

- demander au Gouvernement fédéral et au Groupe SNCB de prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en place d'un scénario dit 2015 conforme aux objectifs de la convention RER afin de permettre une mise en service mieux équilibrée entre les différentes lignes;
- solliciter du Gouvernement fédéral que des garanties lui soient fournies afin que la mise en œuvre du projet RER ne conduise pas à une offre inférieure à celle existante;
- demander au Gouvernement fédéral et au Groupe SNCB de fournir un programme global des dessertes qui intègre l'offre IC/IR et l'offre RER;
- demander que toute augmentation de l'offre IC/IR future ayant une incidence dans la zone RER soit réalisée de manière équilibrée entre les trois régions;
- demander qu'il soit procédé à l'adaptation du schéma d'exploitation RER proposé pour 2015, de telle sorte à disposer d'une desserte deux fois par heure des gares de Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman depuis Nivelles, via les lignes 26 et 161. Ceci permettrait de se conformer au prescrit de l'article 18 de la convention RER qui prévoit la desserte obligatoire d'un des pôles suivants: la jonction Nord-Midi, le quartier des institutions européennes ou l'aéroport de Bruxelles-National;
- demander que l'affectation du nouveau matériel roulant commandé pour le RER tienne compte de l'équilibre entre les différentes lignes du réseau.

Le Gouvernement a également exprimé son inquiétude quant au phasage des travaux, défavorables aux navetteurs wallons.

C'est à l'autorité fédérale qu'il revient de faire la synthèse des demandes et avis exprimés par les différents acteurs. Mais il va de soi qu'une période d'affaires courantes n'est pas la meilleure conjoncture pour y arriver.

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Ministre, je voulais vous remercier pour le caractère complet de votre réponse, si ce n'est, peut-être le fait que vous avez omis de répondre à la question du pourquoi cette étude sur l'évolution, optimalisation du RER qui est bouclée depuis 2009, n'a toujours pas été approuvée par notre gouvernement. Je ne sais pas s'il y a une réponse par rapport à cela mais à défaut, je souhaiterais encore souligner la complexité de ce dossier qui touche plusieurs régions, plusieurs niveaux de pouvoir, niveaux de compétences, plusieurs types de subventionnements. J'imagine donc, un peu plus à l'audition, à l'écoute de ce que M. le Ministre vient de dire, que les difficultés seront grandes, mais qu'on espère en tout cas, et on a demandé toute une série de choses au niveau du Fédéral, qu'un scénario 2015 sera possible. Ayons au moins cette ambition-là. On verra pour la suite.

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE TICKET UNIQUE POUR LES UTILISATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Langendries à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «le ticket unique pour les utilisateurs des transports en commun».

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

M. Langendries (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je voulais vous parler de cette idée d'un ticket unique qui devrait être valable pour l'ensemble des transports en commun sur le territoire belge. Ce n'est pas une idée nouvelle, on en a souvent entendu parler sans toutefois la voir se concrétiser.

Apparemment, selon les dernières informations publiées, le projet pourrait être opérationnel pour 2013. Le système mis en place serait le même que celui opérationnel à Bruxelles, à savoir le Mobib. Ce système se présentera sous la forme d'une carte à puce doté d'un imposant condensé technologique relativement imposant. Il suffirait au navetteur de passer la carte devant le boîtier et le billet de train, de métro, de tram ou de bus est réglé.

L'intérêt de cette carte pour le voyageur est certain, non seulement elle serait compatible sur l'ensemble du réseau de transports en commun belge, donc à la fois sur le réseau de la STIB, des TEC, de la SNCB et De Lijn et elle éviterait aussi au navetteur de passer son temps dans les files d'attente auprès des différents guichets.

Bien entendu, il faudra encore du temps afin que ce projet soit opérationnel, car les différents opérateurs doivent s'équiper.

Il apparaît que les TEC ainsi que de Lijn ont besoin de plus de temps vu leurs sous-traitants qui possèdent du matériel roulant différent.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous confirmer cette information qui mentionne, pour 2013, une capacité opérationnelle ? Les TEC ont-ils les moyens de s'équiper de la sorte ? Des moyens budgétaires additionnels devront-ils être prévus ?

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, je peux vous confirmer la volonté du groupe TEC de mettre en place un nouveau système de télébilletique qui devra simplifier et faciliter l'accessibilité au transport public wallon, être interopérable avec les autres opérateurs de transports publics belges et permettre une meilleure connaissance de l'utilisation du réseau TEC et des clients.

Un pré-requis pour le déploiement de cette nouvelle technologie sans contact est l'installation de l'équipement informatique à bord de l'ensemble des véhicules TEC en régie et aussi chez les loueurs.

En effet, plusieurs équipements ont été mis en place ces dernières années à bord des bus et des trams dans un souci d'amélioration de la qualité de l'exploitation, de la perception et de l'information à la clientèle. Les interfaçages complexes sont multiples et une hétérogénéité du matériel embarqué et du matériel roulant — de nouveau à la régie et chez les loueurs — engendre des coûts de maintenance élevés, une disponibilité limitée de pièces de rechange et des difficultés de modifications.

Dans ce contexte, et en vue du développement de la télébilletique, il est apparu nécessaire de développer une plate-forme informatique unifiée pour l'ensemble du parc de matériel roulant.

Celle-ci est destinée à héberger les applications suivantes :

- un outil de suivi des véhicules, donc de géo-localisation, et de communication entre les véhicules et le *dispatching* via un réseau de type GPRS/3G et/ou SMS ;
- le pilotage des girouettes qui annoncent la destination du trajet ; la gestion des alarmes et la transmission des images des enregistreurs vidéo ;
- la billettique magnétique actuelle qui sera remplacée par un système de perception national basé sur la carte à puce sans contact. Une période de coexistence des deux systèmes sera nécessaire ;
- dans une phase ultérieure, la mise en place d'une boîte noire servant d'outil de collecte pour le suivi de la consommation et des temps de passage réels.

La première phase consiste à développer un PC prototype industriel qui gère les différentes applications embarquées et assure l'interface entre le chauffeur et le système et la communication de données entre le système embarqué et les dépôts TEC équipés d'une infrastructure WiFi. La SRWT a développé ce prototype en utilisant des composants standards tant au niveau du matériel que des logiciels. Les tests sur des véhicules de présérie sont terminés. Le planning prévoit ensuite l'équipement de tous les véhicules — régie et loueurs — d'ici fin 2011. Parallèlement, les travaux d'équipements de télécommunication WiFi dans les dépôts — régie et loueurs — ont effectivement débuté cette année et sont planifiés pour s'achever dans le dernier dépôt à la fin juin 2011. Le programme d'investissement nécessaire à court terme pour la mise en place de la plate-forme embarquée dans l'ensemble des véhicules est maintenu selon le planning précité.

La télébilletique sans contact, dont la plate-forme embarquée est un pré-requis, sera ensuite développée en priorité. Le planning de ce projet stratégique pour le Groupe TEC prévoit la distribution des cartes aux clients et l'installation des équipements de billettique au cours des années 2012 et 2013, permettant alors le retrait du matériel Prodata existant en 2014.

Le budget pluriannuel du projet de télébilletique est en cours d'évaluation fine. Ceci dit, il apparaît déjà à l'heure actuelle que le principal frein budgétaire pourrait se situer au niveau du budget des investissements d'exploitation du Groupe TEC qui devrait permettre de financer ce nouveau matériel de perception. Sur la base des projections actuelles, ce budget serait déjà insuffisant dès 2012 pour couvrir les seuls besoins de remplacement récurrent du matériel roulant, et ce, essentiellement, du fait de l'évolution importante de la clientèle à laquelle le Groupe TEC est confrontée.

Il n'en reste pas moins que, comme précisé précédemment, l'instauration de cette nouvelle télébilletique est considérée comme une priorité pour le secteur du transport public wallon et que, dès lors, les moyens budgétaires qui peuvent être alloués à ce projet et plus généralement aux investissements d'exploitation du Groupe TEC feront l'objet d'une réévaluation dans le cadre de la prochaine négociation de contrat de service public qui, comme vous le savez, est en cours dans les mois qui viennent.

Afin d'assurer la coordination entre les projets respectifs des 4 sociétés belges de transport public en vue de la mise en place d'une carte sans contact compatible, une filiale commune a été constituée le

25 janvier 2010, *Belgian Mobility Card*. Les cartes des clients TEC seront ainsi d'office un support interopérable.

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

M. Langendries (cdH). – C'est toujours un dossier tout aussi compliqué que le précédent d'un point de vue du partage des informations, des technologies et du besoin. Ce qui j'imagine, à terme, donnera l'opportunité aux différentes sociétés d'avoir un ratio coût qui soit plus intéressant que celui d'aujourd'hui. Mais, évidemment, pour arriver à cela, il faudra investir — et vous en avez fait état. Les budgets qui ont été planifiés seront probablement, à l'horizon 2012, trop courts. Néanmoins, il m'est agréable de constater que ce dossier constitue néanmoins une priorité en termes de mobilité sur l'ensemble du territoire et donc, j'imagine que les budgets devront suivre à tous les niveaux. Pour ce qui nous concerne, vous semblez prêt, dans le nouveau contrat de gestion, à faire en sorte que cette enveloppe budgétaire soit suffisamment alimentée pour pouvoir aboutir en 2013. Vous donnez dans votre explication toute une série de garanties et je vous en remercie. On semble là sur la date un peu plus réaliste que ce qu'on était dans la question précédente, mais les chantiers sont sensiblement différents aussi, je vous le concède.

(M. Senesael, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. DE LAMOTTE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LA SITUATION DU PARC AUTOMOBILE DES TEC»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur «la situation du parc automobile des TEC».

La parole est à M. de Lamotte pour poser sa question.

M. de Lamotte (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, afin de lutter contre la pollution produite par les véhicules, et plus singulièrement par les TEC, la déclaration de politique régionale précise qu'il faut «continuer à développer des TEC plus respectueux de l'environnement avec une réduction complémentaire de 30 % de la pollution des véhicules d'ici 2020, afin d'atteindre la réduction de 80 % par rapport à 1990. Dès 2010, le nouveau matériel roulant devra satisfaire à des performances environnementales les plus strictes, je parle des normes euro, émissions de CO_2 et d'autres éléments comme les particules fines. Elles seront introduites dans les cahiers des charges de commande. La région veillera à ce que le groupe TEC diversifie les carburants au profit de carburants générant moins de polluants atmosphériques et spécifiquement les microparticules, y compris les plus fines d'entre elles. Dans ce cadre, le gaz naturel comprimé sera notamment étudié.»

Depuis plusieurs années, le parc automobile des TEC a subi d'importantes améliorations.

En effet, diverses mesures ont été prises afin de diminuer l'empreinte écologique des bus.

L'une d'elles vise à favoriser l'usage des bus articulés, ainsi depuis 2009, ce ne sont pas moins de 203 bus qui sont en activité. Cette augmentation de la capacité des bus a bien entendu un impact non négligeable sur la production de CO_2.

En ce qui concerne les filtres à particules, leur installation sur les véhicules les plus anciens a débuté depuis 2008.

Ce dispositif qui permet de diminuer les rejets de particules de 90 %, a été installé sur 266 bus dans le courant de l'année 2009, ce qui porte le nombre total de bus équipés à 517, soit 30,5 % du parc nécessaire.

Une autre piste intéressante concerne le développement des propulsions alternatives, notamment le bioéthanol. Depuis 2009, ce sont trois bus roulant au bioéthanol qui circulent sur le réseau urbain de Namur. Il semble malheureusement encore trop tôt pour savoir quel en est le bilan écologique.

Par contre, en ce qui concerne les bus hybrides propulsés par un moteur thermique classique, diesel en l'occurrence, associé à plusieurs moteurs électriques, il était annoncé que les tests nécessaires avant la mise en exploitation auront lieu en 2010 à Liège, ils concerneront la mise au point, la fiabilisation et l'homologation du véhicule.

Monsieur le Ministre, j'aurais souhaité faire avec vous un bilan des diverses mesures susmentionnées.

Au niveau des bus articulés, quelle est la situation réelle du parc automobile ? Quel en est le pourcentage ? Quel est le délai prévu afin que l'ensemble des bus en soit équipé ? Leur nombre va-t-il augmenter à moyens termes et de quelle quantité ?

En ce qui concerne les bus hybrides, les tests étaient prévus pour cette année, nous voici au mois d'octobre, qu'en est-il ? Ceux-ci sont-ils concluants ?

Pouvons-nous espérer la mise en circulation de tels bus sur le réseau wallon ?

L'alternative du gaz comprimé est-elle déjà à l'étude ? Si oui, quel en est le résultat ou les premières approches de résultat ? Où l'étude se fait-elle ?

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, je vous remercie pour votre question qui me permet de faire le point sur l'important dossier du renouvellement du parc de bus du groupe TEC.

Le nombre d'autobus articulés est en constante augmentation. Actuellement, 71 véhicules de ce type sont en cours de livraison, dont seulement une vingtaine en remplacement de véhicules arrivés en fin de vie. Les autres remplacent des autobus standards et/ou répondent à des augmentations de trafic ou les deux.

À l'issue de cette livraison, le Groupe TEC comptera 286 bus articulés, soit 17 % du parc.

Quant à l'acquisition de nouveaux autobus, quatre contrats portant sur l'acquisition de nouveaux bus ont été passés en 2010, soit 71 véhicules articulés, 217 autobus standards 3 portes, 22 autobus standards 2 portes, 11 autocars, soit un total de 321 véhicules, pour un montant de près de 73 millions d'euros.

Tous ces véhicules répondent aux normes actuelles les plus sévères et sont équipés de filtres à particules, portant à 50 % le taux d'équipement du parc total. Il est prévu que l'entièreté du parc soit équipée pour 2017. Je rappelle que 266 filtres à particules ont été installés sur le parc existant en 2008 et 2009, et que depuis 2009 tous les nouveaux bus sont équipés d'origine.

Le bus hybride prototype développé en collaboration entre le Groupe TEC et la société Green propulsion, *spin off* de l'ULg, est un projet très prometteur. Je rappelle qu'un bus standard du TEC Liège a été transformé en motorisation hybride. Les tests de ce bus hybride ont débuté en septembre dernier. Actuellement, on procède aux dernières mises au point, et des essais de consommation et de performances sont programmés dans les prochaines semaines. Les résultats sont d'ores et déjà très encourageants. La procédure d'homologation est lancée. Il restera à analyser l'optimisation de l'hybridation, phase prévue pendant le 1er semestre 2011.

Si la technologie répond à ses promesses, la SRWT procédera vraisemblablement à l'acquisition d'un lot de véhicules hybrides lors de son prochain marché d'acquisition.

Enfin, j'en terminerai par la question de la propulsion au gaz. Des essais de motorisation au LPG et au gaz naturel comprimé, le CNG, ont été effectués à Charleroi il y a une douzaine d'années. Si la technologie LPG pour les bus est abandonnée partout en Europe, au vu notamment de sa relative dangerosité et de ses émissions, le CNG, autrement dit l'utilisation de gaz naturel comprimé, a quant à lui été implanté dans certaines villes, notamment en France.

Les conclusions sont relativement mitigées. Peu de nouveaux réseaux optent pour cette technologie actuellement. Ceux qui ont lourdement investi, notamment dans les installations d'entretien, persistent logiquement dans cette technologie. Globalement, on constate qu'un diesel récent de norme euro 5 ne pollue pas plus qu'un CNG, et même moins en ce qui concerne les particules fines. De plus, le CH_4 — méthane, composé de base du CNG — est un gaz à effet de serre très puissant (24 fois plus puissant que le CO_2). Au niveau pollution globale, seul le biogaz sort son épingle du jeu, mais il n'y a pas actuellement de produit disponible. De plus, les infrastructures sont coûteuses. Actuellement, plusieurs constructeurs ont abandonné l'importation en Europe de moteurs au CNG — Cummins, par exemple — estimant qu'ils ne pouvaient concurrencer les diesels modernes.

C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de projet CNG dans le groupe TEC.

M. le Président. – La parole est à M. de Lamotte.

M. de Lamotte (cdH). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse qui est effectivement la situation à l'heure actuelle et j'ai entendu que les nouveaux cahiers des charges allaient prévoir des bus hybrides au bioéthanol pour le futur.

(M. Dodrimont, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES EXCÈS DE VITESSE DES TEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « les excès de vitesse des TEC ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, régulièrement décriés pour leur manque de ponctualité, les TEC ont récemment fait l'objet d'un petit bilan dans la presse.

Celui-ci portait sur les infractions routières et plus précisément sur les excès de vitesse.

Bien que la pression exercée sur ce service soit indéniable, il n'en est pas pour autant acceptable d'enfreindre les règles du Code de la route.

Il apparaît qu'en 2009, 429 PV ont été dressés, sur l'ensemble du réseau wallon, à l'encontre des chauffeurs des bus TEC. Et la palme est dédicacée aux bus carolos qui, à eux seuls, en ont récolté 145.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous informer sur les autres infractions commises ? Sont-elles également significatives ? Une mesure particulière de remise à niveau est-elle envisagée pour les contrevenants récidivistes, que ce soit dans le cadre d'un excès de vitesse ou d'une autre infraction ?

À la question « Qui paie les contraventions ? », il semblerait que la réponse diffère quelque peu, qu'on se trouve dans le Hainaut, Liège-Verviers ou Namur-Luxembourg. Pouvez-vous me confirmer cet aspect du dossier ? Pourquoi n'y a-t-il pas une prise en charge unique de ces infractions ? Quel est le motif de ces disparités ? N'est-il pas souhaitable de coordonner les mesures relatives aux infractions routières au sein des TEC, sur l'ensemble du territoire wallon afin d'homogénéiser tout cela et de ne pas créer d'inégalité entre travailleurs d'un même réseau ? En effet, la pratique actuelle ne conduit-elle pas *in fine* à une discrimination ? À Charleroi, on prend en charge la moitié de l'amende et le reste incombe au chauffeur. Dans le Hainaut et Liège-Verviers, la totalité. Le TEC Namur-Luxembourg se charge de l'amende uniquement en cas de contravention afin de rattraper la vitesse commerciale après un incident sur la route. Pouvez-vous me confirmer ces informations, m'éclaircir un peu et me dire si vous trouvez ce genre de pratiques correctes ?

Un projet pilote vient d'être lancé dans trois dépôts afin de former les conducteurs à une conduite citoyenne et responsable. Cette formation est-elle appliquée d'office à chaque conducteur ou uniquement aux conducteurs sujets à des infractions ?

Ce sont les différentes questions que j'ai à vous poser sans pour autant incriminer les conducteurs de bus. Je reconnais que c'est un métier qui n'est pas simple, un métier pour lequel ils ont un *timing* à respecter, un métier pour lequel ils ont parfois des aléas, etc. Nullement là de penser que les chauffeurs ne peuvent pas parfois commettre un excès de vitesse. Nullement là non plus de dire qu'ils ont la main ouverte, ils peuvent faire ce qu'ils veulent.

Je crois qu'il faudra harmoniser. Je pense qu'il y a des solutions pour avancer vers un projet commun et avancer vers une solution. J'aurais aimé vous entendre 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. – Je dispose d'un tableau qui reprend les différents types d'infractions constatés pour les années 2007 à 2009.

Excès de vitesse			
	2007	2008	2009
TEC Brabant-wallon	25	27	34
TEC Charleroi	152	197	145
TEC Hainaut	48	47	58
TEC Liège-Verviers	98	87	95
TEC Namur-Luxembourg	31	58	63

Non-respect de la signalisation			
	2007	2008	2009
TEC Brabant-wallon	6	8	5
TEC Charleroi			
TEC Hainaut	8	17	5
TEC Liège-Verviers	86	54	73
TEC Namur-Luxembourg	3	6	4

Usage du GSM			
	2007	2008	2009
TEC Brabant-wallon	4	7	8
TEC Charleroi	14	17	23
TEC Hainaut	7	4	5
TEC Liège-Verviers	63	46	49
TEC Namur-Luxembourg	1	2	3

Autres			
	2007	2008	2009
TEC Brabant-wallon	1	2	1
TEC Charleroi	16	21	18
TEC Hainaut	2	8	2
TEC Liège-Verviers			
TEC Namur-Luxembourg			

Il convient évidemment de remettre en perspective ces infractions puisque les chiffres correspondent, dans le pire des cas relevé dans le tableau, c'est-à-dire celui du TEC-Charleroi, à une infraction par agent et par cinq années de prestations.

Cependant, si un chauffeur particulier s'avérait être coupable de plusieurs infractions dans une période d'observation de trois ans, il serait vu par le moniteur de conduite de son TEC en vue de lui prodiguer les conseils pratiques visant à ce qu'il ne soit plus en situation d'infraction.

En ce qui concerne l'imputation de la charge financière de l'amende subséquente au procès-verbal dressé par les forces de police, chaque TEC est responsable de la gestion de son personnel et des règles qui se prévalent en la matière font l'objet du dialogue social interne de chaque TEC. Il est évident que le principe même d'avoir plusieurs TEC coordonnés par la SRWT, implique une certaine autonomie de gestion. Ces règles font partie d'une série de conventions locales négociées en interne qui touche à tous les aspects de l'organisation de l'exploitation et qui concourt à un équilibre global.

Quant au projet pilote démarré dans trois dépôts, Ohey, Jemeppe et Mons, il n'est pas spécifiquement destiné à la lutte contre les infractions, mais il vise à former les agents à l'éco-conduite. Il concerne tous les agents des dépôts.

Les bénéfices attendus porteront sur les domaines de la consommation des véhicules, du confort des clients, de la tenue du matériel dans le temps et également, dans le domaine de la prévention d'accidents de la route.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Votre réponse nous éclaire. Elle m'étonne un peu. Le fait que vous ne recherchiez pas une harmonisation sur la Région wallonne me perturbe. Je me dis que vous soyez conducteur de bus dans le Hainaut, à Liège ou à Luxembourg, devrait être perçu de la même manière.

Vous devriez peut-être y réfléchir, voir s'il n'y a pas moyen d'arriver à une harmonisation.

Vous l'avez dit d'emblée; si un chauffeur devait avoir des infractions récurrentes et excessives, vous auriez certainement eu un dialogue avec, peut-être pas vous, mais son supérieur aura un dialogue avec pour lui permettre peut-être de faire une formation. Cela, c'est un côté de l'analyse. L'autre côté, par rapport à cette harmonisation pour ne pas avoir une discrimination entre les chauffeurs des TEC, il serait bien que votre cabinet étudie la possibilité d'harmoniser les choses sur toute la Région wallonne, ce qui me semble tout à fait nécessaire.

Par rapport au nombre d'infractions, c'est vrai qu'elles nous paraissent élevées lorsqu'on a le tableau et qu'on lit. Je sais qu'il faut relativiser, car on n'a pas le nombre de chauffeurs, on n'a pas le nombre de trajets qu'ils effectuent. Donc, on peut relativiser, mais il faut aussi, à un moment donné, avoir comme seul objectif la sécurité des passagers. Il faut peut-être faire passer ce message aussi.

(Mme Cassart-Mailleux, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LE TRANSPORT SCOLAIRE DES JEUNES ENFANTS»

Mme la Présidente. – 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 «le transport scolaire des jeunes enfants».

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

M. Dodrimont (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le 4 mai dernier, je vous faisais part d'une situation qui

concerne des enfants primo arrivants qui sont scolarisés au sein de l'école communale de Louveigné, une classe passerelle ayant été créée à cet effet pour accueillir ces enfants dans les meilleures conditions possibles. Cette école de Louveigné est distante d'un peu plus de deux kilomètres du lieu de vie bien souvent provisoire, mais lieu de vie quand même de ces enfants, à savoir le centre de la Croix Rouge situé à Banneux qui les accueille.

Ces enfants ont de grosses difficultés pour se rendre à l'école. Certains sont des enfants tout juste scolarisables, de 2 ans et demi, et il faut admettre que, sans accompagnement, il est impossible pour ces enfants de prendre la ligne de bus régulière pour les conduire à l'école.

Puisque cette difficulté existe, le personnel de la Croix Rouge qui encadre ces personnes primo arrivantes au centre de Banneux organisent des navettes avec un minibus, un petit bus pour huit passagers. Vu le nombre d'enfants, il y a trois déplacements aller-retour pour conduire une partie des enfants vers l'école et puis le retour, et ainsi de suite. On fait la même chose le soir.

On voit des enfants arriver dans leur classe au compte-goutte. L'école doit s'adapter. Le professeur attend. Il commence ou recommence son cours quand la majorité des enfants est présente. C'est particulièrement difficile de travailler dans ces conditions.

Vous m'aviez parlé de la ligne de bus régulière qui existe sur les lieux. C'est malheureusement des horaires qui ne conviennent pas, puisque, dans le meilleur des cas, les enfants peuvent arriver à 8 heures 37, soit après l'ouverture des cours. C'est encore, même pour ceux qui prennent le bus et qui sont un peu plus âgés, une difficulté à nouveau pour que les choses puissent bien s'organiser. Si on veut que les enfants soient à l'heure le matin, il faut que les premiers arrivent, ou du moins quittent le centre de la Croix Rouge à 7 heures 15. Pour des petits enfants qui sont à deux kilomètres de leur école, c'est quand même assez aberrant. Pour le retour, on a une même situation avec des enfants qui rejoignent leur lieu de vie près d'une heure et demie après la fin des cours.

Monsieur le Ministre, si le transport scolaire visait à l'origine le transport des élèves vers leur établissement, tout en permettant de donner un accès équivalent aux différents réseaux d'enseignement, afin d'éviter une concurrence entre ces réseaux, on remarque aujourd'hui, à la lumière des éléments que je viens d'apporter, qu'une des libertés fondamentales du Pacte scolaire, celle de la liberté de choix des parents, est complètement remise en question.

En effet, la directrice de l'école craint aujourd'hui que les élèves ne quittent son établissement, vu ces difficultés. Pourtant l'établissement a une classe passerelle avec une organisation prévue pour accueillir l'ensemble de ces enfants, notamment en termes de l'enseignement des religions. Il semble être l'établissement adéquat par rapport à cet accueil. Ici, la crainte de la direction de l'établissement, c'est que les parents ne demandent à s'orienter vers une autre école. Il y a des écoles de l'enseignement libre qui sont plus proches, ce qui serait évidemment un échec par rapport aux structures qui sont mises en place pour qu'il y ait un encadrement optimal. Devant les difficultés rencontrées par les parents, on pourrait comprendre qu'ils puissent, à un moment donné, faire un autre choix que l'école qui a été quelque part instituée pour accueillir ces enfants.

Le 4 mai, vous avanciez, dans la réponse à ma question, le fait que l'accompagnement des enfants primo arrivants, en particulier des plus jeunes, est une question qui émarge de l'autorité fédérale en charge de la politique des demandeurs d'asile. Sachez pourtant que cet accompagnement ne concerne pas uniquement les demandeurs d'asile, mais également d'autres enfants qui rencontrent le même problème et certainement pas rien qu'à cet endroit-là.

Je pense que n'importe quel parent refuserait, à l'époque actuelle, de laisser des enfants 2 ans et demi, trois ans, même six ans, dans un bus où il n'y a pas d'encadrement.

Monsieur le Ministre, vous qui avez la volonté d'encourager l'utilisation des transports en commun, je voudrais vous dire que de nombreux parents, pour les raisons évoquées, préfèrent prendre leurs enfants dans la voiture et les conduire eux-mêmes, ce qui est évidemment regrettable dans le cadre de la politique que vous voulez mener et que nous cautionnons par ailleurs.

Si le gouvernement actuel souhaite faire de la prévention en matière d'environnement, il faut se donner les moyens d'inciter les gens à utiliser les transports en commun et leur proposer un service de qualité qui répond à leurs besoins et leurs inquiétudes. Et cela commence évidemment par le service de transport scolaire.

Sur le site transport-scolaire.wallonie.be, on indique *«La sécurité de votre enfant: une exigence, une évidence»*. C'est évidemment une très belle phrase à laquelle tout le monde peut adhérer. Où en est la mise en pratique réellement ?

Toujours lors de ce questionnement en mai dernier, vous m'avez dit prendre contact avec votre collègue fédéral en charge de la matière pour voir si une solution était envisageable. Pouvez-vous me dire s'il ressort quelque chose de cette rencontre ?

Je sais aussi que vous avez rencontré la direction de l'école concernée. Quelles sont les pistes que vous comptez suivre pour répondre à cette problématique qui concerne l'école, les jeunes primo arrivants, mais aussi l'ensemble des parents inquiets du transport public proposé pour les enfants en très bas âge ? J'aimerais, Monsieur le Ministre, avoir votre sentiment sur ces différentes questions.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je voudrais rappeler qu'en matière de transport scolaire, le principe du décret de 2004 est que le transport scolaire s'effectue prioritairement par la voie des services réguliers existants ou adaptés. Ce n'est qu'en l'absence de ligne régulière que les TEC organisent un service régulier spécialisé.

Actuellement plus de 170.000 enfants sont transportés au moyen des lignes régulières et 33.000 sont acheminés via des services spécialisés. Évidemment, lorsque des élèves sont orientés vers les lignes régulières, il appartient aux parents de décider s'il y a lieu de prévoir un accompagnement de leur enfant, notamment en fonction de leur âge. Ce n'est évidemment pas possible de prévoir un accompagnement systématique sur les lignes régulières.

Il faut tout de même bien mesurer que cette question de l'accompagnement ne se pose que lorsqu'il y a nécessité d'organiser des services spécialisés parce que les conditions des lignes régulières existantes ne sont pas suffisantes. Ce principe-là est général pour tout le transport scolaire. S'il fallait envisager un accompagnement pour l'ensemble des enfants, on serait dans une situation budgétaire absolument inaccessible et cela irait au-delà de ce qui est prévu par le décret du transport scolaire.

Dans le cas concret auquel vous faites référence, les élèves de l'école maternelle communale de Louveigné résidant avec leurs parents dans le centre de la Croix rouge de Banneux peuvent emprunter une ligne de bus régulière à 8 heures 22 pour une arrivée à 8 heures 37. Ils arrivent effectivement quelques minutes en retard, mais cela reste néanmoins une possibilité qui est utilisée d'ailleurs par d'autres enfants.

Toutefois, la disponibilité effective de cette ligne doit également se faire, notamment par rapport aux conditions praticables pour les enfants et les parents qui les accompagnent, et en lien également avec le nombre important d'enfants qui ont été ajoutés à cette ligne de bus, puisqu'il y a eu de nombreux enfants qui sont arrivés de manière simultanée dans le même centre.

De ce point de vue là, j'ai eu des informations contradictoires. C'est effectivement pour cette raison que j'ai eu un contact récemment avec la directrice et que je vais poursuivre l'investigation afin de savoir si la solution actuelle est tenable au-delà de la situation théorique de l'application du décret, étant entendu qu'il n'est évidemment pas possible de faire une exception particulière à cet endroit. Le nombre de situations, où l'accompagnement, même si bien sûr la situation est spécifique ici vu le nombre d'enfants, est la cause des difficultés et des interrogations des parents est très important en Wallonie. Accorder des dérogations ponctuelles remettrait en cause l'ensemble du système du transport scolaire.

Bien sûr, rien n'empêche la commune, d'une part, et les responsables du centre, d'autre part, de prendre des initiatives pour voir de quelle manière améliorer la situation actuelle.

Je voudrais également rappeler que nous vivons actuellement, d'une manière plus générale, des difficultés importantes en matière de transport scolaire, notamment en ce qui concerne la durée de certains trajets. Dans ce contexte, nous devons plus que jamais veiller à ce que les moyens disponibles soient utilisés de manière objective, c'est-à-dire pour ceux qui en ont le plus besoin et le droit en lien avec la législation, donc, en l'occurrence, le décret du transport scolaire et lorsqu' aucune autre alternative n'est possible.

Pour ces raisons, nous cherchons actuellement des pistes de solutions considérant que nous ne sommes pas dans une contingence particulière, mais une difficulté partagée par un certain nombre de familles qui connaissent, vous en conviendrez, des conditions de vie difficiles, mais évidemment ces solutions doivent se conformer au principe général d'égalité prévu par la Constitution et également par le Pacte scolaire.

Je voudrais aussi préciser que face aux difficultés rencontrées, nous sommes également en pleine réflexion quant à une éventuelle réforme globale du système de transport scolaire. J'ai d'ailleurs interpellé ma Collègue Marie-Dominique Simonet à ce sujet et nous en avons parlé lors du dernier gouvernement conjoint avec la Région bruxelloise, plus exactement avec la CoCoF et la Communauté française. Nous avons mis en place un groupe de travail qui rassemble nos différents gouvernements pour voir de quelle manière réformer complètement le système du transport scolaire qui pose de nombreuses difficultés.

Au terme de cette concertation, il appartiendra au Gouvernement wallon de se prononcer sur une réforme au fond et je pense que nous pourrons, notamment dans ce cadre-là, intégrer la possibilité de traiter, de manière spécifique, les demandes groupées de transport en tenant compte des

économies d'échelle que celles-ci supposent, ce qui actuellement n'est pas prévu par le système en vigueur.

Enfin, nous devons également faire face à une contrainte qui est celle de la faible coordination des heures d'ouverture des établissements scolaires, aspect qui devra aussi être abordé en concertation avec la Communauté française.

Sur le problème spécifique que vous abordez, le dialogue va se poursuivre pour voir de quelle manière il est éventuellement possible dans le système actuel et en respectant l'égalité de traitement par rapport à l'ensemble des demandes d'améliorer la situation. D'une manière beaucoup plus générale, le débat est bien sûr ouvert et j'espère que dans les prochains mois, nous pourrons aboutir à des réformes plus importantes en la matière.

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

M. Dodrimont (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces différentes réponses.

Je prends acte que les discussions concernant une réforme complète du système sont en cours et je pense que le réformateur que je suis va acquiescer positivement à cette volonté de réformer un système qui montre ses limites, ce n'est pas un problème.

Par rapport au cas plus spécifique, comme vous le dites, je pense qu'il faut quand même un peu dénoncer le manque de réactivité du TEC par rapport à la situation.

Il y a une situation qui se pose, on peut la prévenir puisqu'on sait qu'à un moment donné, il va y avoir x utilisateurs potentiels en plus sur la ligne, que ces utilisateurs potentiels sont en demande d'un service, à savoir que l'on conduise les enfants à une heure dite au niveau de l'école qu'ils fréquentent. Je pense qu'à chaque fois qu'il y a un petit élément qui peut perturber quelque peu le fonctionnement des TEC dans nos régions, mais certainement ailleurs aussi, que cela devient quelque chose d'extrêmement complexe pour lequel il y a toutes les difficultés du monde pour opérer parfois un petit changement. Parfois, c'est simplement une petite déviation que les autorités locales proposent, car ils estiment que c'est plus sécurisant pour les enfants, c'est plus rationnel, c'est mieux pour la mobilité globale; le TEC oppose qu'il y a parfois 500 mètres de déviation, que cela a un coût d'exploitation supérieure, que cela perturbe, etc.

Parfois, je regrette ce manque, quand on a des contacts de terrain avec le TEC, de réactivité par rapport à des situations précises qui se posent: fermeture d'une rue, déviation nécessaire, etc., on sent directement qu'il y a un obstacle qui est en train de se créer quand ces situations existent. C'est un peu le même cas, ici. On a la nécessité de conduire plus d'enfants. Il y a, à mon avis, une adaptation du service qui devrait pouvoir se faire plus facilement. On sent une rigidité tellement grande de la part du TEC par rapport à tout ce qui perturbe les bonnes vieilles habitudes. C'est quelque chose qui doit nous amener à une réflexion et dans votre chef peut-être à des prises de position.

Merci pour les réponses et surtout pour la continuité dans l'attention sur ce dossier spécifique qui vous préoccupe aussi.

Mme la Présidente. – Ceci clôture nos travaux de ce jour.

- La séance est levée à 11 heures 33 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Michel de Lamotte, Président

Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR

M. Michel de Lamotte, cdH

M. Philippe Dodrimont, MR

M. Dupont, PS

Mme Françoise Fassiaux-Looten, PS

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

M. Benoît Langendries, cdH

M. Daniel Senesael, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
CNG	Compressed natural gas
CoCoF	Commission communautaire française
COPIDEC	Conférence permanente des intercommunales wallonnes de traitement des déchets
CPAS	Centre public d'action sociale
DPR	Déclaration de politique régionale
LPG	Liquified Petroleum Gas
OWD	Office wallon des déchets
PC	Personal computer - Ordinateur individuel
PMC	Plastiques, métaux et cartons à boissons
PV	Procès verbal
RER	Réseau express régional
SMS	Short Message System
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SPAQuE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
SPRL	Société privée à responsabilité limitée
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne des transports
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
ULg	Université de Liège