C.R.I.C. N° 136 (2011-2012)
4e session de la 9e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2011-2012

COMPTE RENDU

INTEGRAL

Séance publique de commission*

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

Mardi 22 mai 2012

*Application de l'art. 151 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Organisation des travaux.....1

Examen de l'arriéré

Orateurs : M. le Président, M. Borsus 1

Projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH) (Doc. 589 (2011-2012) N° 1)

Désignation d'un rapporteur..... 2

Exposé de M. le Ministre Henry

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....2

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, Mme de Coster-Bauchau, M. Senesael, M. Desgain, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 3

Vote de l'article unique..... 7

Vote sur l'ensemble..... 7

Confiance au rapporteur..... 7

Interpellations et questions orales.....7

Question orale de Mme Pary-Mille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le manque de points de vente TEC dans la région du Centre »

Orateurs : M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 7

Question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'accès au transport scolaire pour les enfants d'une même fratrie »

Orateurs : M. le Président, M. Elsen, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 9

Question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la suppression du dispatching du dépôt de Stembert »

Orateurs : M. le Président, M. Elsen, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 11

Question de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la jonction, par bateau, entre Seraing et Herstal pour une solution alternative et d'avenir »

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

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'évolution du plan Wallonie cyclable »

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

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le Printemps de la Mobilité »

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

Question orale de M. Tachenion à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la gare de Mons »

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

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le certificat de conformité urbanistique »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 20

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les demandes de permis relatives à des projets mixtes publics-privés »

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 21

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la présence d'activités agricoles dans les ZACC»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 23

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le calendrier d'adoption de la réforme du CWATUPE »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 24

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la

Mobilité, sur « l'assainissement individuel des eaux usées »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 26

Question orale de Mme Simonis à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « une filière intégrée de dépollution des sols »

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

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'utilisation des pesticides en Wallonie »

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

Question orale de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les boues de dragages » ;

Question orale de Mme Trotta à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le paiement des entreprises chargées de traiter les boues de dragage en Wallonie »

Orateurs : M. le Président, M. Bayet, Mme Trotta, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 30

Interpellation de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'avenir budgétaire de certaines communes en cas de non distribution de sacs prépayés »

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

Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût du ramassage des canettes pour les pouvoirs locaux »

Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 34

Interpellation de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit par ArcelorMittal contre la région afin de récupérer des quotas de CO_2 » ;

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit par ArcelorMittal concernant les quotas de CO_2 »

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

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la gestion du bois comme déchet »

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

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'annulation du permis pour la canalisation de gaz reliant la centrale électrique de Marcinelle »

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

Liste des intervenants..... 46

Abréviations courantes..... 47

Présidence de M. de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 56 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. - La séance est ouverte. Veuillez excuser mon retard.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Les questions orales :

- de M. Fourny sur « la gratuité pour les chiens dans les transports en commun dans le cadre d'activités assistées par l'animal promues par des ASBL » ;
- de M. Disabato sur « une fuite en zone Seveso à Saint-Ghislain » ;
- de M. Fourny sur « l'imposition d'une consigne sur les canettes » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sont retirées.

L'interpellation de M. Crucke sur « l'évolution du dossier des ondes électromagnétiques » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité est retirée.

EXAMEN DE L'ARRIÉRÉ

M. le Président. - En ce qui concerne l'examen de l'arriéré, y a-t-il une remarque ou l'autre ?

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). - Mon collègue Philippe Dodrimont et moi-même avons déposé un texte concernant l'habitat permanent en zone de loisirs et souhaiterions, dès que possible, qu'il puisse être examiné en commission parce qu'il est déjà dans l'arriéré ou il y sera dès mercredi. Je souhaitais vous en informer. C'est M. Philippe Dodrimont qui est primo-signataire.

M. le Président. - Avez-vous le numéro du document, Monsieur Borsus ?

M. Borsus (MR). -Non, mais les services l'ont. Je ne connais pas de mémoire le numéro.

M. le Président. - Nous allons vérifier, nous avons bien compris votre sollicitation.

Monsieur Borsus, il s'agit de la proposition de décret relatif aux zones de loisirs au plan de secteur touchées par le phénomène d'habitat permanent. (Doc. 588 (2011-2012) N°1)

En ce qui concerne les auditions, je tiens à vous informer que nous avions décidé de poursuivre nos auditions sur les ondes électromagnétiques le 17 juillet. Nous avions sollicité trois personnes M. Zizi, le responsable de l'AWT et M. Veyret. M. Veyret ne sait pas se déplacer mais il est susceptible de faire une vidéo-conférence. Nous sommes en train de voir avec les services du parlement pour organiser cela. Ce serait de toute façon pour le 17 juillet. Le responsable de l'AWT est disponible, mais M. Zizi m'a fait savoir qu'il ne souhaitait pas être auditionné, ni le 17 juillet, ni à un autre moment. Je vous en livre la version telle qu'elle m'a été écrite. Je vous laisse un tout petit peu de temps, je parle ici aux groupes, afin que l'on puisse compléter le panel. Nous avions dit trois, nous en avons deux qui ont répondu positivement. On essaie d'organiser une vidéo-conférence, mais c'était dans le cadre « environnement-santé ».

On refera une autre proposition la prochaine fois. Je vous le signale d'emblée et je reviendrai dans quinze jours avec cette proposition.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL, LA RÉGION FLAMANDE, LA RÉGION WALLONNE ET LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF À L'ENREGISTREMENT, L'ÉVALUATION ET L'AUTORISATION DES SUBSTANCES CHIMIQUES AINSI QU'AUX RESTRICTIONS APPLICABLES À CES SUBSTANCES (REACH) (DOC. 589 (2011-2012) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH) (Doc. 589 (2011-2012) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

Exposé de M. le Ministre Henry

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs les députés, je serai relativement bref, puisqu'il s'agit bien sûr d'une part, d'une législation européenne qui s'applique directement, c'est un règlement. Il s'agit ici de l'adoption d'un accord de coopération entre les différentes entités belges concernées par l'application de ce règlement.

Pour rappel, le règlement 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions applicables à ces substances est entré en vigueur le 1er juin 2007. C'est évidemment une réglementation extrêmement importante pour la protection des personnes et de l'environnement. Il s'agit d'une législation européenne ayant de gros impacts. Ce système remplace plus de 40 directives et règlements en créant un seul système applicable aux substances chimiques. Comme je le disais, cela ne nécessite pas en tant que tel des mesures de transposition, puisque c'est un règlement qui s'applique directement.

Le règlement REACH européen met en place le système REACH, c'est-à-dire un système intégré d'enregistrement, d'évaluation, d'autorisations et de restrictions des substances chimiques qui assure un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement contre les risques de ces produits et qui impose l'obligation aux entreprises fabriquant et important des substances chimiques d'évaluer les risques. C'est vraiment de la gestion et de l'évaluation des risques. Les régions, bien entendu, dans notre pays, sont concernées de manière limitée. C'est le Fédéral qui est de manière principale à la manœuvre. Les régions sont concernées pour ce qui relève de l'utilisation de ces produits et non pas la production et la mise sur le marché des substances et des articles.

L'accord de coopération en lui-même, celui qui vous est proposé pour adoption, vise à régler l'exécution coordonnée par les différentes entités belges de ce règlement REACH. Cet accord organise la gestion et la mise en œuvre de ce règlement. Concrètement, il prévoit trois structures de concertation et de coordination pour que la Belgique puisse remplir les obligations qui découlent du règlement REACH : le comité scientifique, le comité REACH et le forum national REACH.

Le comité REACH regroupera les différents fonctionnaires des administrations régionales et fédérales concernées. Il vise à préparer les prises de position face aux projets de décisions de l'agence européenne des produits chimiques, au sujet de l'évaluation des substances et aux restrictions applicables. Il se concerte aussi avec le forum national REACH.

Le comité scientifique REACH remet des avis motivés sur des autorisations et des restrictions. Il s'agit d'un comité scientifique, comme son nom l'indique. Il sera composé de 20 experts impartiaux et indépendants qui font partie d'une institution universitaire ou scientifique.

Le forum national REACH regroupera les fonctionnaires des administrations régionales et fédérales en charge du contrôle du règlement REACH est le membre belge qui siège au forum de l'agence européenne. Le forum national se concentre sur toute la partie contrôle qui est vraiment la partie importante de ce règlement pour la Région wallonne en organisant la concertation pour avoir une coordination des pratiques de contrôle en Belgique, en émettant des recommandations à intégrer au projet de plan national de contrôle annuel, en étant associé à des projets de mise en

œuvre harmonisés et à des contrôles conjoints entre les États membres. Il y a parfois des contrôles qui doivent se mener au-delà des frontières strictes des États et le Forum national REACH en élabore également les avis destinés au comité REACH concernant notamment l'application des propositions de restrictions.

L'accord de coopération prévoit aussi la mise en place d'un helpdesk national qui sera géré par le SPF Economie, PME, classes moyennes et énergie pour assurer une assistance technique. Cela vise notamment à communiquer aux fabricants, aux importateurs, aux utilisateurs et à toute personne intéressée, les informations sur les responsabilités et les obligations respectives qui leur incombent en vertu du règlement REACH.

Enfin, concernant la partie financement, puisque des structures sont mises en place, cela implique des coûts. Il y a une répartition des coûts de fonctionnement entre les différentes entités fédérées et fédérales : 70% à charge du Fédéral et 30% à charge des régions, dont 33% de ces 30% pour ce qui concerne la Wallonie. Cela représente environ 25 000 euros par an. Ce n'est pas un budget considérable.

Voilà, Monsieur le Président, rapidement présentée l'implication de l'accord de coopération pour ce qui nous concerne. Étant entendu que s'il s'agit d'une législation absolument majeure et d'un système majeur, c'est surtout au départ du niveau européen qu'il est mis en place et dans notre pays, au départ du niveau fédéral que les choses sont principalement pilotées.

M. le Président. - Merci Monsieur le Ministre.

Discussion générale

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

La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Merci Monsieur le Président. Je pense que M. le Ministre a fait une excellente synthèse de ce que l'on peut trouver comme dispositions dans cet accord de coopération. Nous pouvons aussi être satisfaits de voir cette exécution conjointe entre le niveau fédéral et le niveau régional mise en place de façon précise à travers différents comités et dispositions.

Je pense que sur le fond du dossier, vous l'avez bien expliqué, c'est d'abord le parlement, puis le niveau fédéral et maintenant, le niveau régional. Cela globalise un règlement qui date de 2006 et qui était déjà entré en vigueur, pour une partie, en 2007. Maintenant, les choses sont clairement établies et nous en sommes satisfaits.

Pour l'ensemble de la région, c'est une bonne solution d'avoir cet accord de coopération qui va vraiment prendre en charge tant l'enregistrement, que tout ce qui touche à l'évaluation et aux restrictions de ces substances chimiques.

Je vous remercie.

M. le Président. - Merci Mme de Coster-Bauchau.

La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). - Merci M. le Président. Merci M. le Ministre pour votre présentation qui appelle de notre part quatre sujets de questionnement.

Le premier, c'est comme on peut le voir, le lire et l'entendre, ce projet met en place deux nouveaux comités et un forum. Concernant le Comité REACH, quelles seront les administrations wallonnes représentées ? Comment formellement fonctionnera ce comité ? Par qui peut-il être saisi ? Les avis qu'il rendra seront-ils contraignants ? Les membres du comité scientifique ont-ils déjà été désignés ? Le cas échéant, quels ont été les critères de sélection ? Dans l'affirmative, quels seront-ils ?

Deuxième sujet d'interrogation. On se souviendra que la Cour de justice de l'Union européenne a, en date du 5 mai 2011, condamné le Royaume de Belgique pour défaut de mise en œuvre de l'article 126 du règlement REACH. Cet article 126 prévoit que les États membres déterminent l'origine des sanctions applicables aux violations des dispositions du règlement et prennent toutes mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire où en est ce contentieux ? En Wallonie, cette disposition du règlement REACH a été mis en œuvre par le biais du décret programme du 22 juillet 2010. Était-ce suffisant ? Peut-on estimer que

l'entrée en vigueur de cet accord de coopération mettra fin à cette procédure ? Et de plus, l'ordonnance bruxelloise ratifiant ce projet d'accord a été publiée le 14 mars 2012. Qu'en est-il pour les autres signataires de l'accord de coopération ?

Troisième sujet, mais je pense que vous avez peut-être donné l'explication mais j'étais distrait. Je pense avoir entendu deux chiffres, mais la signature de cet accord de coopération a-t-il un impact direct sur le budget wallon ? Il me semble que vous avez cité un chiffre...

Enfin, quatrième élément, Monsieur le Ministre, inévitablement dans ces matières, le droit positif wallon est une transcription de directives européennes. Mais malgré les contraintes que ce règlement peut avoir pour nos entreprises, il n'en demeure pas moins qu'il est indispensable de protéger la population d'effets néfastes des produits issus de la chimie.

Vous, comme moi, nous devons être prudents en la matière ; et la chimie a révolutionné notre civilisation, et sans elle nous ne serions certainement pas ici. Néanmoins, les incidences que peuvent avoir certaines substances sur la santé et l'environnement doivent être étudiées, identifiées et nous devons nous en protéger.

D'ailleurs, dans les questions orales de l'ordre du jour de notre commission ainsi que dans celle de Mme Tillieux, on retrouve plusieurs questions, par exemple, sur les pesticides et leur impact sur la santé.

Pour être concret, par exemple, cette transposition de l'accord de coopération peut-il avoir un impact sur notre politique en matière d'utilisation de pesticides ? Voilà un cas concret que vous pourriez nous expliciter.

D'avance, Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses.

M. le Président. - la parole est à M. Desgain.

M. Desgain (Ecolo). - Merci Monsieur le Président.

Le décret qui nous est soumis organise en fait la mise en œuvre du règlement REACH au niveau belge en reproduisant un peu le type de structure, qui existe au niveau européen, de concertation entre les États, avec le même type de concertation entre l'État fédéral et les trois régions. Il était vraiment important que les trois régions soient directement impliquées parce que, si le règlement vise bien la mise sur le marché des substances et produits, on est là purement dans la mise sur le marché qui ressort des compétences strictement fédérales ; il concerne aussi l'utilisation des substances et produits. On touche donc là beaucoup plus directement aux compétences régionales. On est d'une part, dans la logique des analyses de cycles de vie prévues dans l'étude de l'enregistrement des différentes substances et dans la boucle des matières. Mais, on a quand même un lien qui peut être fait au niveau de la production avec les permis d'environnement, avec la directive Seveso. Les dispositions sont prévues, elles s'appliquent normalement, de façon logique déjà aujourd'hui. Mais quand au niveau européen, dans le règlement REACH, on parle de l'utilisation, on touche aussi à l'élimination puisqu'elle est comprise dans l'utilisation. Forcément, on peut aussi toucher de façon indirecte à la gestion des déchets et à la question de l'arbitrage, entre savoir si c'est un déchet ou un sous-produit.

Et enfin, l'impact sur l'environnement est aussi important.

Je me réjouis qu'une structure de concertation se mette en place et que les trois régions y soient impliquées pour pouvoir y porter des préoccupations qui touchent directement au champ de leurs compétences. L'article 3 de l'accord de coopération est vraiment la clé et il explicite bien tous les endroits sur lesquels la région peut effectivement intervenir.

Dans le règlement REACH il y a, pour moi, trois ambiguïtés auxquelles il faut être attentif au niveau de pouvoir régional avec les types de compétences qu'on gère. Le premier, c'est le fait que le règlement REACH dit que l'impact des substances et produits sur l'environnement est étudié dans les conditions d'utilisation fixées pour la substance et le produit qui est enregistré.

S'il y a une utilisation totalement inattendue qui est faite du produit, en principe le règlement REACH ne doit pas étudier son impact sur l'environnement. Or, on sait que quand on a des problèmes, des crises ou des épisodes de pollutions aigües, c'est souvent parce que l'utilisation qui a été faite de la substance ou du produit n'était pas conforme à l'utilisation pour laquelle elle est agréée.

C'est un point sur lequel, au fil des travaux de REACH, au fil du temps, il faudra être particulièrement attentifs.

Un second point que je soulève, il est repris dans l'article 7 §5, c'est une formulation qui est dans le règlement REACH mais qui soulève toute l'ambiguïté du règlement et auquel, je pense, il faut aussi être attentifs. En effet, dans la procédure qui permet de les mettre dans l'annexe 14 du règlement REACH qui reprend la liste de toutes les substances

qui doivent être étudiées de façon approfondie pour voir si on les laisse sur le marché, si on les retire ou si elles sont soumises à restrictions, on dit que « l'objectif est que les risques résultant des substances extrêmement préoccupantes soit maîtrisé et que ces substances soient progressivement remplacées par d'autres substances ou technologies appropriées lorsque celles-ci sont économiquement viables et techniquement exécutables ». On sent bien que suivant la façon dont on interprète cette disposition, on considère qu'on maintient sur le marché de substances extrêmement préoccupantes en encadrant fortement leur utilisation. C'est une lecture. L'autre lecture, c'est de dire : « Non, on met tout en œuvre, dans des conditions techniquement et économiquement viables, pour que ces substances soient remplacées par d'autres substances qui ont le même usage mais un impact sur l'environnement et la santé plus faible ».

C'est une ambiguïté qui existe dans le règlement REACH qui résulte de compromis intervenus au niveau européen. Il faut toujours rester particulièrement attentifs à ces éléments-là dans les discussions. Je pense qu'il serait important que les fonctionnaires qui vont représenter la région dans le Comité REACH, dans le Comité national, dans le Forum national, soient des personnes tout à fait « au top » de la matière parce que, même si on agit de façon indirecte, la région, la Belgique, défend une position au niveau européen dans la structure du règlement REACH. Je pense qu'il y a certaines substances sur lesquelles cela vaudra la peine d'insister et de monter des dossiers pour qu'elles soient reconnues comme effectivement préoccupantes.

On sait qu'aujourd'hui l'enregistrement est obligatoire pour les substances qu'on utilise à raison de plus de 100 tonnes par an sur le territoire de l'Union. Les régions sont confrontées à des problèmes de pollution avec des micro polluants qui sont des substances qui peuvent avoir un impact vraiment important mais qui sont parfois utilisées en quantités beaucoup plus faibles. C'est à celles-là que je pense tout particulièrement.

Il faudra vraiment que la personne qui représentera la région, soit un fonctionnaire tout à fait « au top » de la matière pour qu'on puisse espérer avoir une influence, ou en tout cas porter des dossiers. Et d'autres régions, d'autres Etats ont les mêmes préoccupations. La Wallonie n'est pas nécessairement isolée dans l'ensemble des dispositions mais je voulais vraiment attirer l'attention sur ces deux ambiguïtés du règlement où il est vraiment important d'être attentifs parce que nous savons que certaines substances peuvent poser des problèmes importants au niveau de la Région wallonne.

Voilà, en synthèse, les deux éléments importants sur lesquels je voulais insister en rappelant qu'il faut aussi être attentifs aux restrictions d'utilisation de certaines substances et que la question du contrôle ne doit pas être négligée non plus. Le Forum national REACH et le Forum européen REACH y contribuent et je me réjouis du fait que l'accord de coopération prévoit qu'il y ait une formation des contrôleurs, qu'il y ait un échange d'informations entre les contrôleurs au niveau belge avec les contrôleurs européens. Je pense que ce sera une source d'enrichissement pour ceux qui, sur le terrain, concrètement, doivent veiller à maintenir en application l'ensemble de ces dispositions dont on sait qu'elles sont complexes. REACH est un règlement qui commence seulement à s'appliquer mais nous sommes partis pour 20 ou 30 ans d'implémentation de l'ensemble des dispositions.

Je pense qu'il faudra aussi évaluer au niveau régional, d'ici quelques années, la façon dont l'accord de coopération fonctionne et évaluer le travail mené par les fonctionnaires et les pouvoirs politiques dans ces structures.

M. le Président. - Merci Monsieur Desgain.

Si vous me permettez de compléter cette discussion, je souhaite intervenir sur la mise en œuvre de ce règlement considérant que le Conseil d'État avait fait un certain nombre de remarques notamment sur la nécessité d'intervention des législateurs à tous les niveaux de pouvoir – le Parlement fédéral, les parlements régionaux. On a évoqué tout à l'heure, dans l'intervention de M. Senesael, le fait que la Région bruxelloise a adopté une ordonnance en mars 2011. Comment savoir où cela en est au niveau du Fédéral et au niveau de la Région flamande ?

J'avais une question sur la répartition des coûts de fonctionnement mais c'est effectivement apparu dans votre *powerpoint,* Monsieur le Ministre et j'ai la réponse.

J'aurais voulu savoir quel était le sort réservé à l'amiante. On en parle dans l'appendice 7 du règlement REACH. Qu'en est-il maintenant ? On sait bien qu'entre la directive et le règlement, il y a eu un essorage d'un certain nombre d'éléments. J'aurais bien voulu savoir ce qu'il en était explicitement par rapport à cette problématique. Qu'en est-il du contrôle des substances tout au long de leur cycle de vie ? M. Desgain expliquait le fait que l'on est parti pour une mise en demeure du règlement pour de longues années, mais on sait bien que ces produits ont un cycle de vie très long ? Une règle est-elle élaborée concernant ce contrôle tout au long de la vie de ces produits ? Qu'en est-il de l'harmonisation des sanctions en cas d'infraction à la législation environnementale entre les différentes régions ? On sait bien qu'une évaluation est prévue, on en parle à l'article 21 du règlement, de l'accord, mais est-ce un engagement politique ou juridique ? Quelque chose est-il mis en forme ?

La parole à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Monsieur le Président, merci Mesdames et Messieurs les parlementaires pour vos différentes interventions. On a pu percevoir aussi dans vos interventions un certain consensus sur l'objectif, sur la législation et sur la mise en œuvre.

Quant aux différentes questions qui ont été évoquées, d'abord sur le fait qu'il y avait effectivement ce défaut de mise en œuvre, évoqué par M. Senesael, nous l'avons résolu – pour la sanction – via le décret-programme de 2010 - ce décret a érigé le non-respect des dispositions au règlement REACH – ce qui, je le rappelle, s'applique directement, indépendamment de cet accord de coopération puisque c'est un règlement en infractions répréhensibles, ce qui n'était pas prévu jusqu'ici dans la législation wallonne.

Ensuite, concernant la ratification ou l'adoption de l'accord de coopération par les différentes entités, l'ordonnance bruxelloise a déjà été adoptée par le Parlement bruxellois et a été publiée au *Moniteur belge* le 14 mars 2012. Je n'ai pas le calendrier précis des différentes assemblées à l'adoption des textes portant assentiment à l'accord de coopération mais a priori l'accord de coopération devrait s'appliquer à partir de septembre de cette année. Donc les différents parlements travaillent en parallèle suivant leur calendrier propre mais dans un délai relativement rapproché.

Effectivement, Monsieur Senesael, vous n'avez pas été tout à fait distrait puisque j'avais bien donné les chiffres pour le coût de fonctionnement - c'est la répartition affichée à l'écran. Cela représente pour la Wallonie 25 000 euros sur base annuelle. En l'occurrence, au niveau wallon, il y a une personne au niveau du DPC qui est affectée à la partie contrôle, ce qui dans l'immédiat permet d'appliquer les obligations qui nous incombent du point de vue wallon. Je le répète la législation est principalement fédérale.

Vous évoquez notamment la question de l'utilisation des pesticides. La question principale concerne l'évaluation des risques, la mise sur le marché des produits et les conditions de mise sur le marché. Ce sont des compétences fédérales. La Région n'est concernée que par l'utilisation de ces produits et le contrôle de l'utilisation de ces produits. Mais il est clair qu'au-delà de la mise sur le marché, il y a, par ailleurs, des politiques à mener pour viser, par exemple, à la réduction des quantités de pesticides utilisés, même ceux qui sont mis sur le marché. Là, on est dans une autre politique. Il y a d'ailleurs aujourd'hui une question parlementaire sur ce sujet. Cela n'empêche pas qu'il est souhaitable que, par ailleurs, on réduise au maximum l'utilisation des quantités.

Pour ce qui concerne le comité REACH, ce sont les différentes administrations concernées qui le composent à l'échelle belge. Pour la Région wallonne, ce serait donc la DGO 3 et plus particulièrement le Département de la Police et des Contrôles. Ces avis sont-ils vraiment contraignants ? C'est une question qui ne se pose pas vraiment puisque ces avis contribuent à l'avis européen, à ce travail de construction européenne (par exemple, la prise de position au sujet de l'évaluation des restrictions).

Si, à un moment donné, des arbitrages politiques doivent être faits, à ce moment-là, ils reviennent au niveau ministériel. Là, on est dans un autre processus de décision. Mais ce comité, ici, il ne s'impose pas aux décideurs politiques belges, il alimente le travail de concertation européenne sur la mise en œuvre du règlement REACH.

Pour ce qui concerne le comité scientifique, les critères sont vraiment des critères scientifiques qui président à la désignation des membres. Ils sont repris en détail dans l'accord de coopération à l'article 10. Vous verrez la liste des critères des domaines d'expertises que les personnes doivent démontrer pour être désignées. Il ne s'agit pas non plus d'avoir toutes des personnes ayant la même compétence stricte mais d'avoir collégialement une compétence partagée qui permette de prendre en compte l'ensemble de l'enjeu.

Que dire encore ? Bien sûr, M. Desgain a tout à fait raison sur les différentes remarques qu'il formule, sur le fait qu'il s'agit d'abord de quelque chose d'évolutif. Même si c'est une législation très importante qui met en place un système, évidemment, les produits, le marché, les utilisations évoluent en permanence. C'est par essence évolutif et donc, il est tout à fait souhaitable que nous soyons bien présents dans les discussions et dans l'implication des enjeux à venir dans la bonne évaluation des risques et la bonne définition des restrictions d'usage, notamment des différents produits. Forcément, il faudra aussi évaluer, comme toujours dans une législation - en particulier dans un système aussi opérationnel que celui-ci où il y a des comités - des mesures, des contrôles, et cætera. Il est bien entendu que l'évaluation est quelque chose d'important pour adapter si nécessaire, vraisemblablement plutôt à l'échelle européenne, le système tel qu'il est mis en œuvre.

Pour ce qui concerne l'amiante, Monsieur de Lamotte, c'est essentiellement, de nouveau, une compétence fédérale pour ce qui concerne la mise sur le marché, même si la Wallonie est évidemment concernée par les déchets. Comme vous le savez, ce sont des déchets tout à fait particuliers. La Région wallonne a prévu que le désamiantage sur les chantiers est soumis à la législation sur le permis d'environnement. Tout cela est effectivement bien encadré et il n'y a pas de modification particulière de ce point de vue-là impliquée par la règlementation REACH.

Voilà, je pense que nous allons progressivement vers un système de plus en plus complet et qui prend de mieux en mieux en compte les risques en amont. C'est une bonne chose, mais cela va aussi de paire avec le fait que l'on utilise des quantités considérables de produits chimiques – bien plus qu'il y a quelques dizaines d'années – et donc, les impacts potentiels sont d'autant plus importants. Cela reste un enjeu très important de vraiment bien encadrer l'utilisation et la commercialisation de l'ensemble de ces produits.

M. le Président. - J'ai juste une réplique sur le contrôle du cycle de vie de ces produits, Monsieur le Ministre, parce que l'on n'a pas évoqué cela dans le décret. Qu'en est-il exactement par rapport à ce contrôle ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Sur le cycle de vie, concrètement, cela se traduit par l'action des différentes entités dans leur niveau de pouvoir. Donc, le cycle de vie, c'est d'abord un produit qui est mis sur le marché, puis qui est utilisé et qui devient ensuite un déchet. C'est pour cela qu'il y a justement un accord de coopération.

Nous ne sommes pas tellement concernés au tout début du cycle de vie des produits puisque ce sont les études préalables et la mise sur le marché. Nous sommes concernés par l'utilisation des produits et ensuite par le cycle des déchets. C'est cela le cycle de vie. Après, les produits peuvent aussi avoir de nouvelles utilisations ultérieures, comme on a pu le voir lors de notre précédente commission, notamment avec le fait que des produits pouvaient devenir des sous-produits ou bien passer à un statut de fin de déchet et à ce moment-là, on revient dans un nouveau cycle pour ces produits. Ici, la règlementation REACH s'applique à tous les étages et donc, par définition, à toute la durée de vie du produit. Simplement, chacun intervient pour ce qui concerne ses compétences aux différents étages du cycle de vie.

M. le Président – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Vote de l'article unique

M. le Président -Nous passons au vote de l'article unique du projet de décret

L'article unique est adopté à l'unanimité des membres votants.

Vote sur l'ensemble

M. le Président – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH) (Doc. 589 (2011-2012 N°1).

L'ensemble du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres votants.

Confiance au rapporteur

M. le Président - La confiance est accordée à l'unanimité au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME PARY-MILLE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE MANQUE DE POINTS DE VENTE TEC DANS LA RÉGION DU CENTRE »

M. le Président - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le manque de points de vente TEC dans la région du Centre ».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Pary-Mille (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je me fais un peu le porte-parole d'utilisateurs des transports en commun de la région du Centre qui se plaignent du manque de points de vente d'abonnements, notamment à La Louvière.

Alors que pas moins de 20 lignes desservent la région du Centre, seuls deux points de vente existent en dehors du dépôt TEC.

Ainsi, la gare du centre, notamment, délivre des titres de transport mais elle ne peut délivrer les abonnements avec réduction. Par ailleurs, elle est souvent en rupture de stock, ce qui laisse les utilisateurs un peu désabusés.

Face à cette situation, la porte-parole des TEC annonce que des changements sont prévus en 2014 avec un titre de transport magnétique. Cependant, d'ici là, les voyageurs restent sans solution efficace.

Monsieur le Ministre, alors que l'on ne cesse d'encourager les citoyens - et c'est très bien - à utiliser les transports en commun, avez-vous une solution à proposer pour accroître l'offre de points de vente dans la région du Centre ? Quelle est la situation dans les autres régions de Wallonie ? Comment sont déterminés ces points de vente : est-ce en fonction du nombre d'habitants, d'utilisateurs, de ligne ? Quels sont les critères que vous utilisez pour les déterminer ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Monsieur le Président, merci Madame la Députée pour votre question.

Le TEC Hainaut me signale ne pas avoir reçu de réclamations particulières de ses clients à ce sujet.

Je pense que votre question est inspirée d'un article de presse du 10 mai qui recèle, malheureusement, plusieurs informations incorrectes.

En plus de la Maison de la mobilité qui est intégrée au dépôt de La Louvière, rue Gustave Boël, la région du Centre compte six points de vente d'abonnements supplémentaires et non pas deux:

- le Delhaize de Binche ;
- le Delhaize de Morlanwelz ;
- la gare SNCB de Binche ;
- la gare SNCB de La Louvière centre ;
- la gare SNCB de Soignies ;
- le point poste de Leval-Trahegnies.

Il ne s'agit pas de points de vente TEC mais des revendeurs liés au groupe TEC par une convention. Les réductions ne peuvent, en effet, pas y être accordées effectivement pour des raisons administratives. Ces réductions doivent en effet être justifiées par des documents spécifiques, notamment pour la réduction accordée aux étudiants de 12 à 24 ans. Je rappelle que cette réduction est financée par la Communauté française depuis septembre 2008 et jusqu'au 30 juin prochain et ensuite par la Wallonie à partir de cette date.

Cependant, il faut souligner que les clients peuvent se faire rembourser cette réduction sans déplacement sur simple envoi des documents par courrier au TEC Hainaut, les clients sont remboursés sur leur compte bancaire.

Il existe un système qui évite ces démarches de remboursement de réduction et qui évite aussi tout déplacement pour se procurer un abonnement : payer son abonnement par virement bancaire. Dès réception du paiement, le ticket de validation est directement envoyé au domicile par courrier postal. Pour les étudiants ou familles nombreuses, le client peut directement déduire le montant de la réduction de son virement. Dans son article, la journaliste dit que le ticket de validation est à retirer dans un point de vente. Cela n'a aucun sens, ce n'est pas correct. Le ticket de validation payé par virement bancaire est envoyé par courrier.

Le TEC Hainaut promeut régulièrement ce système depuis plusieurs années et les ventes, via ce canal, ne cessent d'augmenter.

En ce qui concerne la revente d'abonnements TEC dans les gares, il faut savoir que la SNCB a rationalisé ses points de vente il y a deux ans. Dans ce cadre, elle a arrêté la vente d'abonnements annuels TEC dont la gestion était trop lourde pour elle. Sur le territoire du TEC Hainaut, trois collaborations ont toutefois pu être maintenues, offrant ainsi un service de proximité.

Pour l'avenir, à partir de 2014 vous l'avez dit, la télébillettique sera lancée sur le réseau TEC. Les titres de transport papier seront remplacés par une carte à puce sans contact et non pas une carte magnétique. Les clients pourront y charger, sur une seule carte, leurs titres de transport de tous types qu'ils soient abonnement, carte ou billet, et des quatre sociétés de transport desservant le territoire belge donc aussi du chemin de fer. En dépannage ou pour les utilisateurs très occasionnels, des billets « papier » resteront disponibles à bord des bus.

À l'occasion du lancement de la télébillettique, le réseau de points de vente va s'accroître très fortement.

En effet, en plus des Maisons de la Mobilité des TEC, le réseau de revendeurs sera élargi aux librairies et autres commerces de proximité ; la vente sur internet sera développée, des automates de vente seront installés dans les lieux les plus fréquentés. Notamment pour la région du Centre, il est prévu l'installation d'automates en gare de La Louvière Sud, au centre-ville de La Louvière, au centre-ville de Binche et en gare de Soignies.

Président – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). - Je remercie M. le Ministre pour la réponse très complète et très précise qu'il a pu me fournir et je la lirai avec beaucoup d'intérêt. Cela permettra évidemment de répondre plus précisément aux gens qui m'interrogent.

QUESTION ORALE DE M. ELSEN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ACCÈS AU TRANSPORT SCOLAIRE POUR LES ENFANTS D'UNE MÊME FRATRIE »

Président – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'accès au transport scolaire pour les enfants d'une même fratrie ».

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

M. Elsen (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je reviens sur une question que nous avons déjà abordée sur le fond à plusieurs reprises. En l'occurrence, la question générale de l'accès au transport scolaire. Notre parlement s'est d'ailleurs saisi de cette problématique en adoptant une proposition de résolution sur la matière l'année dernière. Je ne reviendrai pas sur le contenu. Il nous avait réjouis ensemble.

Pour rappel, cette proposition vise grosso modo à mettre en place diverses mesures importantes afin d'améliorer le transport scolaire dans notre région. Il est vrai, comme vous l'avez démontré récemment, que les mesures contenues dans cette résolution sont suivies par le gouvernement et que des avancées doivent être saluées. Il faut pouvoir le dire.

Toutefois, certaines incohérences, incompréhensions, vécues par des familles sur le terrain nous imposent de les examiner et d'essayer d'y apporter les réponses adéquates. En effet, les règles actuelles conduisent à parfois traiter différemment des enfants d'une même fratrie, vivant sous le même toit.

Vous m'objecterez que ces situations sont imputables au changement de règles entre les périodes concernées pour octroyer le transport scolaire et que ce transport est un transport de carence. Cela est vrai, toutefois, il ne faut pas oublier que la question de l'accès au transport scolaire est essentielle car au-delà de l'accès au transport, c'est l'accès même à l'enseignement dont il est question.

Afin de contextualiser mon propos, prenons en guise d'exemple vécu une famille composée de deux enfants dont l'aîné peut disposer du transport scolaire, par contre le second enfant qui pourra rentrer en maternelle d'ici peu ne peut y avoir accès. Or, ces parents travaillent tous les deux. La maman travaillant à domicile en tant que gardienne d'enfants, le papa partant travailler tôt et revenant tard. Et donc, ils n'ont pas d'autres possibilités que le transport scolaire. C'est un exemple concret mais je pense qu'il est parlant.

Pourtant, vu l'application des règles actuelles, le transport scolaire leur est refusé pour ce second enfant.

Vous admettrez, comme moi, que cette situation est pour le moins incompréhensible et difficile à expliquer aux parents qui vont devoir soit ne pas scolariser leur second enfant dans le maternel soit le laisser partir seul à pied vers l' école. Vous comprendrez que cette seconde option est, heureusement, hors de propos pour les parents. Je ne connais d'ailleurs pas de parents qui laisseraient partir leur enfant en bas âge, seul, vers le lieu scolaire lorsque l'on sait les dangers potentiels qui s'y profilent - dangers de la rue. De telles situations, si elles sont peu nombreuses, heureusement, sont assez incompréhensibles pour les parents.

Monsieur le Ministre, une évaluation des critères fixés dans le décret de 2004 est en cours, et la proposition de résolution prévoit que, je cite : « Durant la période d'évaluation et avant les éventuelles modifications législatives, il est prévu de prendre toutes les mesures afin de régler les situations les plus problématiques ». Tels étaient d'ailleurs les propos que vous aviez exprimés à ce moment-là.

Monsieur le Ministre, le cas exposé est une situation problématique, chacun en conviendra. Quel type de solutions envisagez-vous pour ce genre de situation ?

Monsieur le Ministre, où en est, par ailleurs, l'évaluation ? Si je ne me trompe, l'idée ne serait pas une modification du décret, mais une amélioration de la situation du transport scolaire par des propositions d'arrêté d'application.

L'exception de la même fratrie devrait, en tout état de cause, être, selon nous, inscrite - ou du moins modalisée - pour les enfants fréquentant le maternel et le primaire. Cet élément est-il pris en considération ? Vous m'objecterez que si l'on déroge aux règles inscrites, cela risque d'avoir des conséquences financières, j'en conviens, mais ne faudrait-il pas plus de largesse et tenir véritablement compte des situations familiales afin d'éviter pareille ineptie qui sera répétée évidemment au fil du temps, à de nombreuses reprises ?

Monsieur le Ministre, quelle réponse concrète peut-on donner à ces familles ? Une réforme comprenant ces critères est-elle envisagée, et surtout selon quel calendrier ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Président, merci, Monsieur le Député, la situation de deux élèves appartenant à la même famille, mais qui ne peuvent fréquenter le même circuit scolaire constitue effectivement une aberration et je peux accepter que des parents ne comprennent pas cette situation. Il faut évidemment s'interroger sur l'origine de cette situation.

Si on regarde le passé, on constate que cette situation n'est pas nouvelle. Elle résulte en réalité de la manière dont le législateur a traité le droit au transport scolaire. Il s'agit en fait d'un droit individuel, en vertu du pacte scolaire qui prévoit qu'un service de transport est organisé lorsque l'autorité publique ne propose pas un établissement confessionnel ou non confessionnel à une distance raisonnable. Il faut toujours se rappeler, évidemment, que c'est bien par rapport à cela que le transport scolaire a été conçu. Dans les arguments que vous donnez, autant je trouve évidemment extrêmement difficile de justifier – et je vais y revenir – le fait que l'on puisse transporter certains élèves d'une même famille et pas les autres, autant le fait que certains n'aient pas droit au transport scolaire, c'est évidemment une question qui se pose de manière beaucoup plus générale et alors qui met en question le principe même du transport scolaire basé sur le pacte scolaire.

Cette distance raisonnable diffère selon le niveau d'enseignement fréquenté. Il est de 4 km pour les élèves fréquentant l'enseignement fondamental, 12 km pour le secondaire inférieur et 20 km pour le secondaire supérieur. En Wallonie, la législation organise également le transport scolaire pour les élèves domiciliés au-delà de ces distances raisonnables, pour autant que l'enfant fréquente l'établissement scolaire du réseau choisi le plus proche.

Concrètement, il est possible qu'un enfant ne puisse fréquenter que le circuit scolaire vers l'école la plus proche alors que sa sœur ou son frère fréquente un autre circuit desservant une école plus éloignée.

Accessoirement, une partie de ce dysfonctionnement trouve également son origine dans une volonté de ne pas imposer aux parents « de but en blanc » les mesures de prise en charge, mais d'appliquer ces règles aux nouvelles demandes. Il arrive que certains enfants aient eu accès au transport scolaire selon les anciennes règles et puis que les plus jeunes n'y aient plus d'accès.

Ces règles se généralisant progressivement dans le cadre des restructurations des circuits, la cause disparaît petit à petit. Néanmoins, la situation peut rester – comme je le disais – vu les distances variables en fonction du niveau d'enseignement.

Ne reste donc plus que ces situations issues du traitement individuel de chaque demande. Pour ces cas, et à plus long terme, on peut s'interroger sur l'opportunité et les conséquences qu'impliquerait un droit au transport scolaire qui ne serait plus un droit individuel, surtout dans la situation de familles recomposées que l'on connaît aujourd'hui, qui donnent parfois lieu, dans ce cadre, à des situations particulièrement complexes.

En tout état de cause, il convient de rappeler que le système de transport scolaire autorise des dérogations pour autant que cela ne diminue pas la qualité du service, ni n'augmente le coût de l'organisation des circuits scolaires. Cette autorisation est soumise à l'avis unanime de la Commission territoriale de déplacements scolaires compétente. Dans le

cas que vous évoquez, il conviendrait, dans un premier temps, de vérifier si cette demande de dérogation a été introduite.

Voilà, Monsieur le Député, je pense que ce dossier de transport scolaire restera, bien entendu, un dossier important au cours de cette législature, d'une part dans les ajustements de circuits que nous pouvons mener au niveau régional, mais surtout aussi, dans la discussion avec la communauté puisque, bien sûr, comme vous le savez et moi de même, l'offre de l'enseignement est évidemment le point de départ d'une grosse partie des problèmes, en tout cas, des durées de circuit que nous connaissons.

Pour la question spécifique des fratries, s'il fallait revenir sur la question du droit individuel, alors, effectivement, cela nécessiterait de remettre le système complètement à plat du transport scolaire tel qu'il existe. Par contre, il est prévu que des dérogations puissent avoir lieu dans des cas particuliers et là, c'est au cas par cas que les commissions peuvent décider.

M. le Président. - La parole est à M. Elsen.

M. Elsen (cdH). - On se trouve, comme souvent en politique, finalement en confrontation avec deux niveaux d'appréciation. D'une part, le respect des législations, cela va de soi. Rassurez-vous, je ne demandais pas que l'on revoie le Pacte scolaire.

Par ailleurs, l'application très concrète pour les familles qui, bien souvent - peut-être certains pourraient trouver la situation malheureuse -, s'embarrassent très peu des législations qui nous gouvernent, si j'ose dire, c'est un peu le concret de la vie quotidienne, qui parfois leur pose souci et par rapport auquel le bon sens ne préside pas toujours. En tout cas, voilà les réponses que l'on peut donner, c'est assez embarrassant.

Je crois qu'il ne faut pas remettre en question, d'une façon générale, le droit individuel, faute de quoi on va se trouver dans un contexte tout autre, sans compter le temps que cela va prendre. Par contre, je pense que par rapport à des législations telles que celles-là, appuyées sur les fondements qui ne sont pas discutables, selon nous, il est important de prévoir une certaine souplesse d'appréciation. Vous l'avez dit, c'est par le biais des dérogations. Je pense que l'on pourrait peut-être quand même attirer l'attention, de façon particulière, sur des problèmes tels que ceux-ci qui ne concernent peut-être pas 100 familles, mais sont récurrents et vont jusqu'au plus loin de l'absurde à la limite, du point de vue des familles.

C'est le rôle, vous l'avez dit, des commissions territoriales. Je pense peut-être qu'il nous appartient de plaider aussi, de notre côté, c'est un choix politique, pour que les dérogations puissent prendre en considération ce type de situation, parce que ce n'est franchement pas facile à expliquer.

Vous l'avez dit, c'est une question très large qui concerne aussi l'offre scolaire, mais vous conviendrez avec moi qu'à chaque problème qui se pose, la réponse qui consistera à dire qu'il faut construire un nouvel établissement scolaire posera d'autres problèmes, non seulement aux communautés.

Je plaide vraiment, Monsieur le Ministre, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire, je pense que c'est dans la mesure de vos possibilités aussi, votre angle d'attaque, pour un maximum de souplesse et utiliser autant que possible les dérogations qui peuvent toucher au plus près à la réalité quotidienne des familles en question.

QUESTION ORALE DE M. ELSEN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SUPPRESSION DU DISPATCHING DU DÉPÔT DE STEMBERT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la suppression du dispatching du dépôt de Stembert ».

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

M. Elsen (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la question sera brève puisque c'est une question de principe. Je pense que M. le Ministre est bien au fait de la question. Il s'agit effectivement de la question de la suppression du dispatching du dépôt non pas de Stembert, commune fusionnée de Verviers d'ailleurs.

Monsieur le Ministre, il me revient qu'a été abordée récemment l'intention de la direction générale du TEC Liège Verviers de supprimer ce dispatching au dépôt de Stembert au profit d'un nouveau poste de dispatching au dépôt de Robermont, région liégeoise. Si elle se confirme, cette suppression est parfaitement regrettable en termes de service

public de proximité et de manque de capacité d'une réaction rapide et adaptée en termes d'organisation du transport en commun. On conviendra chacun, - lorsque les informations sont données sur un territoire donné et précis -, que ceux qui sont le mieux à même de se rendre compte des problèmes que cela peut occasionner, voire des solutions que l'on peut y apporter, sont ceux-là mêmes qui vivent sur le terrain. Dès lors, en l'occurrence, le dispatching se trouverait éloigné de Verviers, c'est cela qui pourrait être la conséquence.

Cet outil nous paraît indispensable au bon fonctionnement du dépôt, on en souligne d'ailleurs la qualité, ainsi qu'à la bonne marche du réseau de Verviers et sa région qu'on voit également la région d'Eupen et des Cantons de l'Est, dont je parlais, tout à l'heure, Madame Defraigne.

Dans ce contexte, il nous semble important de rassurer ainsi les bénéficiaires des transports en commun, de même que les membres du personnel, bien entendu, attachés à l'image des TEC parce que c'est bien d'image qu'il s'agit, - cette image de proximité, cette image même qui fait le service public -, de même qu'à la qualité du service rendu au public.

De façon précise, Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous rassurer sur ce sujet ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Président. Merci Monsieur le Député, en réalité, cette même question m'avait été posée par votre collègue, M. Stoffels, en mars dernier, donc, je donnerai les mêmes éléments de réponse que j'avais faits. C'est une question interne finalement à la société TEC Liège-Verviers.

Voici les informations qu'elle me fournit.

C'est notamment en réponse à une demande formulée par les représentants des contrôleurs visant à : « dédoubler les équipes de contrôleurs afin que ceux-ci n'interviennent plus seuls lorsqu'un tiers est impliqué » que la direction du TEC Liège-Verviers a présenté un projet de réorganisation du travail des contrôleurs actifs sur le réseau et au dispatching.

Le projet de réorganisation s'articule notamment autour des points suivants :

- création de différentes zones géographiques, quatre pour Liège, une pour Verviers et Eupen ;
- renforcement de la couverture en Hesbaye ;
- dans chacune des zones, présence en permanence de deux contrôleurs mobiles en circulation à bord d'une camionnette, ce qui répond à la demande initiale.

Afin que ce dédoublement des équipes de contrôleurs n'entraîne pas un dédoublement du fonctionnement du service de contrôle, le projet global prévoit la fermeture du dispatching de Verviers, mais celle-ci s'accompagne :

- d'un redéploiement de ressources équivalentes sur le terrain de la zone Verviers-Eupen ;
- d'un renforcement du dispatching de Robermont, dont le champ d'action est ainsi étendu à l'ensemble du réseau. Cette mesure implique une formation des « dispatchers » de Robermont pour répondre efficacement aux appels des agents de Verviers ;
- du détachement possible d'un contrôleur du réseau pour assurer la fonction de bureau des départs du matin à Verviers.

De la sorte, le TEC a pour objectif de garantir le bon fonctionnement du dépôt et le rôle de relais entre le réseau et les services techniques ou de secours.

La vente des titres de transport doit être prise en charge par la Maison de la mobilité de Verviers, qui est ouverte du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Le service Infotec de la société est disponible pour tout renseignement relatif au réseau dans l'ensemble de la province.

Voilà, Monsieur le Député, pour répondre à votre question qui résulte donc de discussions internes avec une formule relativement satisfaisante de réorganisation.

M. le Président. - La parole est à M. Elsen.

M. Elsen (cdH). - Merci Monsieur le Ministre. Vous avez évoqué la question de mon collègue Stoffels au mois de mars. Dans l'intervalle, j'imagine que vous savez qu'un certain nombre de discussions ont eu lieu en interne, et donc il faut remonter un peu à la surface cette problématique qui est relativement mal vécue à l'endroit du dispatching, en

l'occurrence de Verviers, dont on connaît la qualité et dont je souligne aussi les heures d'ouverture.

Le dispatching fonctionne à partir du premier départ jusqu'au retour du dernier et donc, bien souvent, en termes d'informations par rapport aux bénéficiaires, il joue un rôle tout à fait précis et apprécié.

Vous avez aussi bien fait de dire que cette réorganisation émane de demandes de contrôleurs, je dirais en particulier de contrôleurs de Liège parce que les contrôleurs de Verviers ne partagent pas exactement le même point de vue, vous en conviendrez avec moi, et c'est bien de cela qu'il s'agit.

Ceci dit, vous avez laissé une porte ouverte vers une possibilité de détachement sur Verviers, et donc je souhaiterais creuser cette possibilité parce que je peux vous dire que, pour bien connaître le fonctionnement, le lien avec le public est non seulement efficace, mais particulièrement apprécié et la réactivité est particulièrement rapide.

Vous savez, d'une façon générale, qu'on a tendance à éloigner de plus en plus du terrain les organismes de gestion. Je trouve que cela doit avoir ses limites. En l'occurrence ici, je plaide pour que subsiste une formule qui puisse continuer à valoriser cette proximité. Nous continuerons à regarder cela de très près, Monsieur le Ministre, et je terminerai en disant que ce qui peut être vu comme opportun à Liège n'est pas nécessairement transposable 30 kilomètres plus loin à Verviers, en fonction des caractéristiques du terrain. Je vous remercie.

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA JONCTION, PAR BATEAU, ENTRE SERAING ET HERSTAL POUR UNE SOLUTION ALTERNATIVE ET D'AVENIR »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la jonction, par bateau, entre Seraing et Herstal pour une solution alternative et d'avenir ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je trouve intéressant de revenir, de temps à autre, sur les dossiers et je vous avais déjà posé deux questions écrites sur le sujet, dont la dernière date de juin 2011. Vous m'aviez alors répondu que vous attendiez une étude de faisabilité.

Certains disent que c'est la solution alternative. D'autres voient cela avec un certain recul et comme dirait Mme Simonis, il faut bien qu'un mode de transport alternatif s'arrête à Seraing, parce que si j'ai bien compris, le tram ne va pas aller jusque Seraing. J'extrapole sur ce que vous avez dit Mme Simonis, je vous ai entendu penser très haut.

Je voulais savoir où on en était. Je ne pense pas que cela puisse être une alternative au tram, mais cela pourrait être, le cas échéant, complémentaire. Cette solution peut-elle éventuellement voir le jour ? Où en êtes-vous dans le cadre de l'étude de faisabilité ? Avez-vous été sollicité ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Président. Madame la Députée, une délégation des promoteurs de ce projet a été reçue à mon cabinet à l'automne 2010, alors que leur dossier en était encore au stade du concept. À ce moment, une étude technique plus poussée devait encore être réalisée par les promoteurs pour concevoir avec précision le type de bateau à utiliser.

L'objectif des promoteurs était de savoir dans quelles conditions la région pourrait intervenir dans les coûts d'un tel service. La conclusion de cette réunion fut la suivante : « une intervention éventuelle de la région dans les coûts d'exploitation d'une telle offre ne serait envisageable que si une réelle valeur ajoutée à l'offre actuelle en vue de répondre à des besoins de mobilité avérés était atteinte ». Se pose en outre la question de la localisation de « gares fluviales » et leur connexion avec les pôles urbains majeurs et leur complémentarité avec le réseau de transport urbain.

Une intervention ne serait également envisageable que si le coût de transport par passager à charge de la région ne dépasse pas les coûts actuels du transport par bus. Sinon, cela n'aurait pas beaucoup de sens. Il ne serait pas responsable de financer une offre qui, dans une enveloppe donnée, diminuerait globalement le volume et la qualité du service de transport en commun. La base de comparaison qui leur a été communiquée est le coût moyen actuel du kilomètre parcouru en autobus.

Vous disiez que j'attendais l'étude. Effectivement, j'attends le retour. Je ne peux pas inventer un retour qui n'a pas eu

lieu. Ces promoteurs n'ont pas repris contact avec mes services depuis.

Néanmoins, j'ai pu prendre connaissance de certains échos de presse qui font état du fait qu'ils auraient poursuivi l'étude du projet. L'analyse des éléments évoqués dans la presse en les comparant à l'offre de bus ou à l'offre de tram présente un intérêt limité sous l'angle d'une offre de transport public puisque, selon les différents éléments repris dans la presse, sur un tracé comparable à celui de l'axe tram Sclessin - Coronmeuse, le Navibus aurait une vitesse commerciale d'environ 17 km/h en desservant six stations, alors que le tram aura une vitesse commerciale au moins équivalente tout en desservant 21 stations.

Le Navibus annonce une capacité de 80 à 150 places, soit une capacité nettement insuffisante rapportée à celle du tram, qui est de 300 places ou même à celle d'autobus puisqu'un articulé transporte 120 voyageurs, et un standard 80 voyageurs.

Le Navibus n'offre pas les mêmes atouts de multimodalité ou de simple correspondance avec le réseau bus et rail que le tram. Par exemple, un Navibus ne desservira pas les deux pivots majeurs du réseau de transport public que sont la gare des Guillemins ou la place Saint-Lambert.

Concernant les aspects financiers et budgétaires, les promoteurs de ce projet se font fort de fournir les Navibus, mais ils comptent sur les pouvoirs publics pour équiper les stations à construire en rives de Meuse, et pour subventionner ce mode de transport comme un mode de transport public.

Lorsqu'ils ont été reçus par mon cabinet, avant la fin de leur étude technique, il leur fut signalé qu'une aide à l'exploitation n'était imaginable que s'ils arrivaient à un coût d'exploitation comparable ou inférieur à celui des bus du TEC, soit environ 4,5 euros du kilomètre. Ce coût d'exploitation limité est peut-être impossible à atteindre avec un Navibus. Je n'ai pas l'étude détaillée pour pouvoir l'affirmer mais cela pourrait être le cas puisqu'il transporterait moins de monde que les bus et qu'il impose une exploitation à deux agents minimum : un pilote et un « accosteur ».

En conclusion, le Navibus ne m'apparaît pas de manière évidente comme un mode de transport public réellement pertinent, plus efficace que le tram, en l'occurrence, puisqu'il ne va pas plus vite, qu'il transporte nettement moins de voyageurs, et il dessert un moins grand nombre de stations ; il n'offre pas les mêmes correspondances de multimodalité. Et vraisemblablement, il coûte plus cher. Cela fait quand même beaucoup de difficultés.

Je n'exclus rien mais à ce stade, je n'ai aucune démonstration d'un moyen pertinent, plus efficace que les autres. Si c'était le cas, je n'ai bien entendu aucun problème à réexaminer les choses mais à ce stade, je n'ai pas d'élément en ce sens.

M. le Président. - La parole est à Mme Defraigne.

Mme Defraigne (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions et votre réponse très technique. Quand je vous entends, j'ai envie de dire « bof », mais si je vais jusqu'au bout du raisonnement, je ne vois pas beaucoup d'avantages a priori pour ce Navibus. J'ai l'impression que les promoteurs devront être très convaincants dans l'étude qu'ils devront présenter. S'ils la finalisent.

Affaire à suivre.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉVOLUTION DU PLAN WALLONIE CYCLABLE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'évolution du Plan Wallonie cyclable ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en novembre 2011, le gouvernement faisait choix d'une dizaine de villes dans lesquelles l'investissement qu'il considérait comme un massif et privilégié, pourrait développer une politique de mobilité, une politique cyclable, il va sans dire. Trois villes avaient été écartées mais ont été retenues dans ce que j'appellerais un « lot de consolation » pour ne pas briser la dynamique.

Je me souviens qu'à l'époque, on évoquait un rapport qui devait être rédigé par le SPW sur la mise en œuvre du Plan Wallonie cyclable, ainsi que sur les mesures opérationnelles et structurelles qu'il convenait de prendre. Ce rapport vous

a-t-il été communiqué ? Est-il en votre possession ? Quel est son contenu ? Quel est aussi l'échéancier dans lequel s'organiseront les différentes modalités de programmation de ce plan ? Comment évolue-t-il aujourd'hui ? A-t-on déjà des éléments d'appréciation qui permettent, si pas de faire un premier bilan, d'avoir un premier sentiment ?

On aurait pu se demander ceci d'une manière plus liminaire. Comment conjuguer un investissement certes important, il faut le reconnaître, pour certaines villes qui ont été ciblées sur base d'un concours - sur lequel je ne reviendrai pas -, avec l'ensemble du territoire wallon, certes vaste également ? N'aurait-on pas dû privilégier une sorte de structuration plus verticale et horizontale des modes doux cyclables avant de s'appesantir sur une dizaine de villes ? On a l'impression que c'est le chemin inverse qui a été retenu, qu'on va restructurer quelques villes à fond puis on verra comment le maillage se fait. N'était-ce pas dans l'autre sens qu'on aurait dû réfléchir ? Est-il d'ailleurs trop tard pour le faire ?

En même temps, je me demandais si ce type de choix que pose le gouvernement n'élude pas d'autres questions qui, elles-mêmes, appellent un certain nombre de réponses aujourd'hui. C'est pour cela que je suggérais l'idée – je n'invente rien, cela existe dans d'autres pays, notamment en France – d'un Observatoire des véloroutes et des voies vertes. Ne ressentez-vous pas le besoin d'avoir ce type d'observatoire sur le territoire wallon qui pourrait répondre à plusieurs questions, dont on ne débat pas assez aujourd'hui, à savoir :

- la mesure de l'état d'avancement du réseau des véloroutes et des voies vertes ;
- le recensement des différents itinéraires, qu'ils soient européens, fédéraux, régionaux, provinciaux et communaux. J'ai envie de dire que, là aussi, les budgets sont multiples et diversifiés et que chacun investit parfois dans son coin sans tenir compte d'un schéma plus rassembleur et peut-être dans lequel les indications devraient être plus centralisées ;
- la mutualisation des informations sur le réseau ;
- l'aide au pilotage, à la coordination et à la décision. Je n'ai pas peur de dire que j'ai eu la chance d'être aidé par votre cabinet et votre ministère pour pouvoir réfléchir à une solution dans ma commune et dans les 13 villages. Le rapport doit m'être remis d'un jour à l'autre.

Je crois qu'il est important d'avoir des éléments extérieurs qui structurent la pensée, qui permettent de mieux faire la sélection d'un certain nombre de choix à opérer. A priori, on veut tout satisfaire mais tout n'est pas faisable en même temps. Il y a des priorités sur lesquelles il faut, sans aucun doute, s'appesantir plus que sur d'autres.

Comment ces questions sont-elles traitées aujourd'hui ? On ne les a pas mises au second plan pour justement privilégier l'investissement dans quelques communes. N'y a-t-il donc pas un besoin de centralisation et un besoin d'outils extrêmement dynamiques qui fassent appel aux techniques modernes de communication, et dans lesquels on peut additionner, publier et visualiser ce qui existe déjà sur le terrain et donc diffuser de la manière la plus large possible?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Votre question est justement une très bonne occasion de faire l'exposé général de la politique cyclable. Je n'ai pas vraiment eu l'occasion de le faire jusqu'ici, parce que ce n'est pas un texte décrétal, par exemple, que l'on présenterait au parlement. En réalité, on avance sur beaucoup de volets en même temps, il ne faut pas choisir entre ce que vous appelez « la structuration verticale ou horizontale ». Il faut avancer sur différentes choses en même temps. C'est ce qu'on fait, mais il ne faut pas saupoudrer les moyens. C'est pour cela qu'on a sélectionné les communes-pilotes.

La première version du Plan Wallonie cyclable, qui est vraiment le plan complet de la politique cyclable, a été adoptée par le gouvernement le 1er décembre 2010. Il y a donc déjà un certain temps. Il s'agit d'une véritable politique volontariste et structurée qui a pour ambition de permettre à la Wallonie de rattraper progressivement son retard dans ce domaine. Je ne prétends pas que nous y parviendrons en une seule législature. Je sais que ce n'est pas le cas, parce qu'il faudrait beaucoup plus de moyens que nous n'en avons. C'est une logique de structuration et d'évolution progressive. Il y aura encore beaucoup de travail à mener, parce que nous avons un réel retard en matière d'utilisation du vélo.

De nombreuses actions ont été mises en œuvre depuis l'adoption de ce plan.

La première action essentielle a été d'agir sur les moyens humains nécessaires. J'ai donc commencé par renforcer l'administration pour lui permettre de coordonner le Plan Wallonie cyclable. C'est un plan vraiment transversal, qui concerne l'ensemble des ministres du gouvernement. S'ajoutant à la Manager vélo, désignée au sein du SPW, quatre agents ont été engagés au sein des Directions des routes et de la mobilité. Le Plan Wallonie cyclable repose sur l'implication d'acteurs très nombreux, tant au sein de divers départements du SPW que d'acteurs extérieurs, à commencer par les communes, qui sont vraiment en première ligne. Cette équipe de cinq personnes, à l'administration

centrale, est désormais bien armée pour coordonner tous ces acteurs.

Parallèlement, la Commission régionale vélo a été mise en place. Présidée par la Manager régionale vélo, elle regroupe des correspondants Wallonie cyclable des administrations concernées par le développement vélo et des représentants des quatre principales associations actives dans le développement du vélo - GRACQ, Pro Velo, Rando-vélo et Chemins du rail. Son rôle est d'émettre des recommandations sur la mise en œuvre du plan.

Plusieurs projets concrets ont bien avancé.

Les 10 communes-pilotes Wallonie cyclable, regroupant 600 000 habitants, sont en quelque sorte le laboratoire et la vitrine du plan. Suite à leur sélection, fin 2011, elles ont élaboré leur plan d'action 2012-2013 et travaillent activement à sa mise en œuvre grâce aux subventions de la région. Le Service public de Wallonie est à leur disposition pour tout conseil technique et organise leur mise en réseau.

Au niveau régional – c'est là que je vous disais que nous avons avancé sur plusieurs plans -, nous avons adopté le schéma directeur cyclable. C'est précisément le schéma structurant wallon, donc le squelette du réseau cyclable régional basé sur des tronçons à créer progressivement. C'est un schéma qui n'est pas encore effectif complètement, mais qui définit les tronçons prioritaires à créer progressivement pour relier entre eux des pôles régionaux distants de 25 à 35 km. C'est vraiment l'échelle structurante régionale.

Pour aider les cyclistes à disposer d'un matériel de qualité accessible au plus grand nombre, les ateliers de « mécanique vélo » ont été mis en réseau.

En matière d'éducation au vélo, le travail s'est poursuivi en s'appuyant d'une part sur le Brevet du cycliste qui implique 8 000 élèves chaque année et, d'autre part, sur le projet de « Réseau des écoliers à vélo ».

La promotion du vélo n'a pas non plus été oubliée. Il y a moins de 15 jours, j'ai eu l'occasion de lancer le projet « Tous vélos-actifs » basé sur un partenariat conclu avec 16 gros employeurs. C'est aussi un projet très important qui n'implique quasiment pas de moyens pour la région, mais qui mobilise 16 gros employeurs de la Région wallonne. On peut citer par exemple le Forem, GSK, Electrabel, et cætera, des employeurs qui ont une structuration importante et une capacité d'action importante, mais qui seront accompagnés et soutenus par la Wallonie afin de créer une culture d'entreprise « vélo-positive » en promouvant les trajets domicile-travail à vélo. Déjà près de 50 000 travailleurs sont concernés par le projet, qui est amené à prendre de l'ampleur d'année en année et qu'in fine aura un impact significatif sur l'usage du vélo. De nouveau, on n'est pas exhaustif, d'autres entreprises peuvent progressivement s'ajouter.

Le rapport d'activités 2011 du Plan Wallonie cyclable et son rapport d'évaluation ont permis à l'administration de procéder à l'actualisation du plan pour les années 2012 et 2013.

Le rapport et l'actualisation du plan seront présentés au gouvernement la semaine prochaine. Le rapport d'activités fera ensuite l'objet d'une publication et sera bien entendu déposé au parlement.

J'en viens aux différentes interrogations et suggestions contenues dans votre question.

Le vélo est un mode de déplacement de proximité. La distance moyenne parcourue est inférieure à 5 km. C'est d'abord à l'échelle locale qu'une politique cyclable volontariste et cohérente doit être menée. C'est la raison pour laquelle nous avons fait le choix de mettre la priorité sur les « communes-pilotes », pour avoir une échelle d'action suffisamment importante et ne pas avoir un saupoudrage sur l'ensemble de la région, avant de réfléchir à l'échelle régionale.

La construction d'un réseau régional est également une de nos priorités. Le schéma cyclable régional a été adopté par le gouvernement. Il est basé sur le RAVeL inclut et complète. Il constituera progressivement un « réseau Wallonie cyclable ».

L'administration et la commission régionale vélo sont chargées de :

- diffuser le schéma directeur cyclable régional, notamment via internet ;
- de remettre des avis sur tous les projets constitutifs ou complémentaires au réseau Wallonie cyclable afin d'assurer la cohérence du développement de l'infrastructure cyclable en Wallonie ;
- de publier périodiquement un rapport sur la mise en œuvre du réseau Wallonie cyclable ;
- de proposer les principes de signalisation directionnels de ce réseau et de balisage des itinéraires qu'ils emprunteront ;
- et de proposer un dispositif pour assurer la maintenance efficace du réseau, y compris sa signalisation

directionnelle et son balisage.

La version actualisée du Plan Wallonie cyclable prévoit d'établir, en 2012, un canevas pour définir un itinéraire ou un réseau cyclable afin de permettre leur intégration dans une base de données géographiques.

Pour 2013, il est ensuite prévu d'établir une base de données centralisée, reprenant tous les itinéraires et réseaux cyclables connus et de la rendre accessible sur internet.

Ainsi, l'administration wallonne et la commission régionale vélo sont chargées de faire une série de propositions et de mettre en place des outils qui répondent largement aux besoins pertinents que vous identifiez dans votre question.

Enfin, le dernier aspect que je souhaite développer dans cette réponse - un peu longue, je m'en excuse, mais je pense que c'est vraiment l'occasion d'expliciter les différentes actions – est celui du tableau de bord et des moyens de la politique cyclable puisque, évidemment, une politique ne peut se développer efficacement sans un tableau de bord efficace. Un tel pilotage ne peut se concevoir sans un tableau de bord, ce qui manque aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle un des résultats attendus de la version actualisée du Plan Wallonie cyclable que je proposerai cette semaine au gouvernement, est la mise en place d'un tableau de bord. Cet outil permettra notamment d'identifier quels moyens seront affectés à quel type d'action et avec quel résultat. Ainsi, tout sera en place pour que la Wallonie puisse investir efficacement des moyens plus importants en faveur du développement de la pratique du vélo.

Je pense que nous avons vraiment organisé le travail de manière coordonnée et structurée. Cela ne demande bien sûr qu'à monter en puissance tant par l'action des communes que par l'action régionale, y compris sur le plan budgétaire, bien entendu. J'espère que cela pourra se faire dans les prochaines années.

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

M. Crucke (MR). - Je suis satisfait de la réponse de M. le Ministre. Il était important de pouvoir faire le bilan de la situation et de l'évolution des choses. Un certain nombre d'opérations ont été mises en œuvre, comme l'a souligné M. le Ministre. Ici, nous ne sommes pas dans le principe où il faut laisser le temps au temps, il faut presser le temps. Le retard est ce qu'il est. Là aussi le lien avec les moyens de communication comme internet est quelque chose qui, à mon avis, n'est pas du tout négligeable ou à négliger. Ce n'est d'ailleurs pas ce que vous avez dit.

Vous avez parlé, pour la commission régionale vélo, des recommandations qu'elle émettrait sur le plan. Y a-t-il un rapport annuel consultable ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Il sera envoyé au parlement.

M. Crucke (MR). - Je vous remercie.

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PRINTEMPS DE LA MOBILITÉ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le Printemps de la Mobilité ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à votre initiative, la Wallonie a mis en place un « Printemps de la Mobilité ». Son objectif est de construire, en impliquant les élèves, des solutions de mobilité adaptées à la situation de chaque école.

Actuellement, la majorité des enfants se rendent à l'école en voiture, rendant les abords d'écoles de plus en plus dangereux. La voiture reste le moyen de déplacement prédominant pour effectuer les trajets domicile-école 57%. Or, on constate entre autres qu'un tiers des enfants du fondamental 35% habitent à moins d'un kilomètre de l'école.

Ce projet positif permet de conscientiser les enfants au fait qu'il existe des alternatives à la voiture comme la marche, le vélo, le bus, et caetera.

Est-il possible d'étendre cette opération à l'ensemble des classes de sixième primaire de Wallonie ? Comment aider

les commune à participer au « Printemps de la Mobilité » ? Un renforcement des cellules mobilité des communes est-il envisageable ? Si oui, comment, selon vous, améliorer encore le dispositif du printemps de la mobilité ?

D'avance, je vous remercie pour vos éléments de réponse.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, Madame la Députée, le Printemps de la Mobilité est un concept visant à mener des projets de mobilité dans les écoles. Le but est simple : construire des solutions de mobilité concrètes et adaptées à la situation de chaque établissement scolaire.

Les projets sont menés en classe, tout au long de l'année, avec l'aide d'associations expérimentées. Animations au sein de l'école et découvertes de terrain rythment ainsi l'année scolaire pour aboutir, au mois de mai, à des réalisations concrètes, fruit d'une étroite collaboration entre les élèves, les professeurs, les directions d'école, les communes et les associations.

Lors de la semaine du 7 au 11 mai dernier, ce sont plusieurs dizaines de projets qui ont abouti et ont été présentés.

Ainsi, par exemple, à Liège, au Lycée Léonie de Waha, les élèves ont assuré la promotion de quatre itinéraires cyclables sécurisés qui permettent l'accès à l'école depuis quatre points cardinaux. C'est d'autant plus intéressant qu'il s'agit d'une école située en plein centre-ville. Autrement dit, quatre itinéraires pour se rendre à vélo au centre-ville.

À Jumet, les élèves de l'école des Hamendes, située le long d'une grand-route, ont identifié des cheminements piétons et ont mené une action de sensibilisation auprès des automobilistes pour les inciter à lever le pied.

Dans les deux cas, les villes sont associées et vont intégrer les propositions dans leur programmation de travaux.

Le niveau de qualité de l'accompagnement est tel qu'il parait difficile, tant budgétairement qu'en matière de ressources humaines disponibles au sein des associations, d'étendre le projet à l'ensemble des écoles primaires de Wallonie simultanément. Par ailleurs, le succès repose sur la motivation forte du milieu scolaire et des services des communes participantes.

L'objectif de ce projet est plutôt de travailler avec des communes et écoles-pilotes pour capitaliser de bons exemples.

En ce qui concerne les questions sur le soutien aux communes via le renforcement des cellules mobilité dans les communes, le contexte budgétaire ne rend pas facile cette mesure, dont je ne nie pas l'intérêt.

Dans tous les cas, ce type de proposition doit s'envisager dans un contexte plus large que la seule problématique de la mobilité scolaire ou le seul « Printemps de la Mobilité ».

En ce qui concerne ce printemps, en concertation avec les associations partenaires et l'administration de la mobilité, j'ai demandé qu'une partie des moyens du projet soit consacrée, à l'avenir, à apporter un soutien aux communes et écoles impliquées les années précédentes. Il s'agit notamment d'élaborer avec elles des plans d'actions visant à valoriser le travail déjà effectué pour ne pas que les projets restent lettres mortes.

Le soutien tant en termes de communication - dossiers de presse, communiqués, matériel, et caetera - que de coordination globale du projet - présence sur le terrain au début, en fin de processus, organisation de rencontres, rédaction des documents divers, disponibilité, et caetera -, lui, se poursuit.

M. le Président. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

QUESTION ORALE DE M. TACHENION À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA GARE DE MONS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tachenion à M. Nollet, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la gare de Mons ».

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

M. Tachenion (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je viens aux nouvelles concernant le dossier de la gare de Mons. Il s'agit d'un dossier important, non seulement pour Mons mais également pour la Wallonie. Nous sommes sans nouvelle de votre part quant à l'évolution de ce dossier. En deux mots, vous savez que le permis de première instance pour la réalisation de la gare de Mons, de compétence conjointe du fonctionnaire-délégué et du fonctionnaire technique, a été délivré le 6 janvier dernier.

Vous n'êtes pas sans savoir que deux recours ont été introduits à l'encontre de ce permis unique. L'échéance pour la notification de la décision ministérielle était le 10 mai dernier. Nous sommes aujourd'hui le 22 mai, donc 12 jours après l'expiration de ce délai. Apparemment aucune décision n'a été prise de prolonger le délai de 30 jours, ce que vous avez la possibilité de faire. Si c'est le cas, quelles en sont les raisons ? Sachant qu'il s'agit d'un dossier dont la réalisation du chantier est très serrée ? Vous savez qu'il y a des objectifs liés à un grand événement qui s'appelle « Mons 2015 ». Ainsi, à partir du moment où on va au bout des délais, tout cela ne fait que reculer des échéances.

Vous n'êtes pas sans savoir non plus qu'il sera soumis à la phase de ratification parlementaire dans le cadre du DAR.

Voilà la question que je me pose à l'approche des vacances parlementaires.

(Réactions dans l'assemblée)

Nous sommes le 22 mai. Il est vrai qu'il reste encore deux mois, mais mieux vaut prévenir, Monsieur Senesael. Par ailleurs, ce sont de belles perspectives pour tout le monde, dont on peut se nourrir.

Concrètement, quand déposerez-vous les textes du permis ainsi que les pièces justificatives sur les bancs de notre parlement en étant attentif, et je sais que vous l'êtes, à l'application de l'article 3, qui confère un nouveau délai de 45 jours avec des perspectives de suspension pendant les vacances ?

Bref, voilà le sens de mon interrogation et je suis curieux d'entendre votre réponse. Je vous en remercie d'avance.

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

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

Le délai d'instruction des recours contre le permis unique délivré pour la réalisation de la nouvelle gare de Mons a fait l'objet d'une prorogation de 30 jours sur décision conjointe des fonctionnaires, technique et délégué, chargés de l'instruction de ces recours. Cela n'a rien d'exceptionnel.

Conformément aux dispositions du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, seuls ces fonctionnaires sont compétents pour décider d'une éventuelle prorogation. Ils ont motivé leur décision par l'ampleur du dossier qui nécessitait un délai complémentaire pour une instruction minutieuse des volets urbanistiques et environnementaux.

J'ai reçu le rapport de synthèse de l'administration ce 14 mai 2012. Il m'appartient donc de prendre ma décision dans un délai de 30 jours à dater du 14 mai 2012, soit au plus tard pour le 13 juin 2012. Voilà qui est précis en termes d'échéance.

Le calendrier pour la réalisation du chantier est effectivement assez serré. Dans mon champ d'action, je comprimerai les délais dans la mesure du possible, tant en ce qui concerne la prise de décision, donc d'ici le 13 juin qui est l'échéance, qu'en ce qui concerne la mise en œuvre de l'article 3 du décret du 17 juillet 2008, que vous évoquiez. Vous voyez qu'après le 13 juin, nous ne sommes pas encore à la veille des vacances parlementaires.

M. le Président. - La parole est à M. Tachenion.

M. Tachenion (PS). - J'entends donc que les perspectives devraient nous permettre d'évoquer ce dossier bien avant les vacances parlementaires. Vous faites référence au nouveau délai de 30 jours qui courra à partir du 14 mai, en parlant du 13 juin. Mon voeu le plus cher est que vous puissiez statuer le plus rapidement possible, bien avant le 13 juin. Indépendamment de l'ampleur du dossier que je ne conteste pas, les délais sont serrés, et donc, avançons.

Je ne doute pas que vous y contribuerez et je vous en remercie déjà.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE CERTIFICAT DE CONFORMITÉ URBANISTIQUE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le certificat de conformité urbanistique ».

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

M. Stoffels (PS). - Merci, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme les fonctionnaires-délégués sont amenés à poursuivre les infractions urbanistiques dans le cadre de procédures administratives et juridiques, devant le tribunal tant pénal que civil, il convient de savoir si nous avons mis sur pied suffisamment de moyens pour prévenir l'infraction.

Force est de constater que, sur le terrain, le contrôle de l'exécution d'un permis par rapport au permis accordé est assez sommaire.

Ne faut-il donc pas donner aux communes les moyens nécessaires au contrôle de l'exécution des permis et les encourager à s'investir davantage en la matière ? Dans ce cadre, ne serait-il pas opportun de rétablir le certificat de conformité urbanistique ?

Les auditions menées sur le CWATUPE nous ont montré qu'un tel mécanisme existe en Flandre. Certes, il existe encore chez nous un mécanisme assez semblable, celui de la déclaration facultative, mais en pratique, cela signifie que le certificat de conformité n'existe plus.

Réinstaurer le certificat de conformité d'urbanisme - et lui donner un caractère obligatoire - peut donc devenir un élément encourageant les autorités communales ou régionales à vérifier la conformité d'un immeuble par rapport au projet tel qu'autorisé. Un certificat délivré à l'issue de la construction peut donc être un outil de prévention efficace contre les infractions urbanistiques. Qu'en pensez-vous, Monsieur le Ministre ?

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

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

Cette problématique de la prévention et du manque d'effectivité de la sanction est un souci récurrent du législateur depuis 1962.

L'existence et/ou la subsistance de nombreux aménagements et constructions infractionnels, et les difficultés à poursuivre ces infractions, comportent le risque de laisser aux citoyens, non seulement un sentiment d'impunité mais également l'impression que l'intérêt général urbanistique et le bon aménagement des lieux sont des objectifs non atteints.

Le législateur wallon a instauré, en 1997, la déclaration de conformité urbanistique. Cette déclaration, qui constitue à ce moment une obligation dans le chef du titulaire de permis, consiste à procéder à une certification de conformité des constructions aux permis d'urbanisme délivrés et au respect des délais de péremption de ces permis.

En 2002, le certificat de conformité urbanistique apparaît. Le législateur instaure, par cet outil, l'obligation, dans le chef du titulaire de permis, d'établir ledit certificat par un tiers agréé selon un régime juridique renforcé.

Le certificat obligatoire est cependant remplacé à son tour par la nouvelle déclaration de conformité urbanistique en 2005, mécanisme toujours d'application à ce jour. Cette dernière est facultative et établie par le collège communal ou le fonctionnaire-délégué.

On peut ainsi constater que le législateur oscille en matière de certification entre différents modes. Il appartient ainsi tantôt au titulaire de permis, tantôt à un tiers agréé, tantôt aux autorités elles-mêmes, de procéder à une déclaration, la procédure étant obligatoire ou facultative au fil du temps.

La pratique a ensuite montré que les processus de certification intervenaient dans les faits en situation critique, ce qui tend à supposer que le mécanisme manquait l'objectif de prévention assigné.

Je crois que la question de la prévention en matière d'infractions urbanistiques doit être abordée dans une approche globale du système intégrant à la fois les enjeux, la praticabilité et les moyens. Plusieurs pistes peuvent à cet égard être envisagées.

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre proposition de décret modifiant le CWATUPE et visant à instaurer le principe de la prescription en matière d'infractions urbanistiques. Vous y proposez deux pistes : d'une part, le certificat de conformité, à l'image de l'actuel article 139 en lien, le cas échéant, avec la procédure de régularisation et de transaction, et d'autre part, la prescription de certaines infractions.

D'autres mécanismes pourraient également contribuer à renforcer la prévention en matière d'infractions urbanistiques. On peut citer un possible travail sur le champ d'application des infractions, sur leur catégorisation.

La prévention peut aussi se traduire par des procédures mieux adaptées aux besoins des acteurs qui les inciteraient moins à les contourner. Je pense notamment aux infractions apparaissant en cours de chantier lorsque les travaux s'écartent de façon mineure du permis délivré.

Comme vous le voyez, les pistes ne manquent pas. À ce stade, je n'en rejette aucune, mais il faut, me semble-t-il, garder à l'esprit les évolutions décrétales de ces dernières années et se rappeler les raisons qui ont poussé le législateur à procéder à telle ou telle modification du mécanisme de certification. Cela fait partie des points qui sont en pleine discussion dans le cadre de la suite de l'évaluation du CWATUPE.

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

M. Stoffels (PS). - La réponse que le ministre vient de nous donner est ouverte, c'est la raison pour laquelle je tiens à le remercier. Il n'a fourni aucune piste mais il est ouvert à une série de réflexions. Je ne prétends pas disposer à moi seul de la vérité, comme le ministre ne le prétend pas non plus de son côté. Cependant, ensemble, je pense qu'il y a moyen de trouver des pistes qui agissent surtout dans une perspective de prévention de l'infraction. C'est toujours mieux d'agir quand on peut encore éviter l'infraction, plutôt que de devoir agir ensuite par la répression.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES DEMANDES DE PERMIS RELATIVES À DES PROJETS MIXTES PUBLICS-PRIVÉS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les demandes de permis relatives à des projets mixtes publics-privés ».

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

M. Borsus (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais aborder avec vous, Monsieur le Ministre, l'article 107 du CWATUPE, qui prévoit que la compétence de principe pour statuer sur les demandes de permis d'urbanisme ou d'urbanisation relève, comme chacun le sait, du collège communal.

L'article 127, célèbre pour celles et ceux qui suivent cette matière, prévoit, quant à lui, à titre d'exception, que c'est l'autorité régionale qui est compétente pour statuer sur toute une série de demandes que l'on peut qualifier d'intérêt public, ou introduites par une autorité publique.

Il est fréquent qu'à l'occasion d'une demande de permis, le projet comporte des éléments qui relèvent tant de l'intérêt privé que de l'intérêt public. On a des exemples assez nombreux, dans les PPP, dans les projets concomitamment introduits, qui concernent du logement traditionnel et du logement public, des ensembles d'entités publiques et de commerces privés, qui incluent des établissements d'utilité publique, des lotissements privés qui comportent aussi des voiries publiques ou des équipements communautaires. Bref, voilà un très large panel de projets mixtes.

Dans ces cas, se pose évidemment la question de la détermination de l'autorité compétente pour statuer sur les demandes de tels permis. Concrètement, qui statue ? Le collège communal suivant l'article 107 ou l'autorité régionale, suivant l'article 127 ?

Traditionnellement, la doctrine appuyée par la jurisprudence administrative ainsi que des réponses ministérielles à diverses questions adressées en son temps avaient retenu, ces dernières années, la solution consistant à appliquer l'adage : « L'accessoire suit le principal ». C'est assez logique somme toute. Cette règle avait pour conséquence qu'un

projet mixte ne devait faire l'objet que d'une seule demande de permis et d'une seule décision administrative avec les avantages, et c'est heureux, que comporte ce type de gestion en termes de simplification administrative. Vous imaginez si, concernant le même ensemble, des autorités statuent différemment ou à des moment différents ou avec des conditions différentes et dans certains cas, contradictoires !

Malheureusement, dans un arrêt n°208-476, du 27 octobre 2010, le Conseil d'Etat semble avoir indiqué que la solution qui doit désormais être retenue en cas de projet mixte consiste à dissocier les demandes de permis de telle sorte que chaque autorité statue sur la partie du projet qui relève de sa compétence. Le Conseil d'Etat considère, en effet, qu'aucune disposition du CWATUPE ne règle cette question et qu'il faut appliquer les règles de compétence de manière stricte, les arrêtes n°212-669 d'avril 2011 et n°218-033 de février 2012 venant, semble-t-il, confirmer cette position.

La publication de cette règle est un « kafka » administratif. Vous n'y êtes évidemment pour rien, Monsieur le Ministre. Le Conseil d'Etat a, en l'espèce, pris une décision. Il reste donc au législateur à tirer les enseignements de cette nouvelle jurisprudence du Conseil d'Etat. Je souhaitais, dès lors, vous demander, Monsieur le Ministre, quelle était votre analyse de cette situation et votre position face à cette jurisprudence qui me semble problématique ?

Suite à cette analyse, comptez-vous intervenir en tant que gouvernement et en tant qu'initiateur de dispositions que le législateur wallon que nous sommes pourrait examiner ? Comment réagir face à cette jurisprudence, source de difficultés ? Ne faudrait-il pas indiquer, expressément et en urgence, dans le code une disposition en termes de dépôt et d'instruction de toute demande de permis visant à ce que : « L'accessoire suit le principal » ?

Si, effectivement, c'était votre vision, je suggère que nous puissions prendre une initiative parlementaire avec M. Stoffels, avec votre accord, avec le président et d'autres parlementaires qui le souhaiteraient pour introduire d'urgence une disposition, comme d'autres l'ont fait en attendant l'évaluation globale du CWATUPE sur d'autres matières, pour débloquer ou, en tout cas, faciliter des investissements considérables. Je ne les ai pas chiffrés, à ce stade, mais suivant mes indications, ce sont des paquets de millions d'euros de travaux qui sont concernés.

Je pense qu'on doit donner un signe de simplification urgente en la matière, nonobstant le Conseil d'Etat dont je respecte évidemment la décision en l'espèce ou les décisions en général. Je vois que mon collègue, M. Stoffels, est déjà debout prêt à répondre à cet appel. Dès qu'il est question d'aménagement du territoire et d'urbanisme, on peut compter sur lui et j'espère que Monsieur le Ministre, vous pourrez nous aider.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Monsieur le Président. Merci Monsieur le Député.

La question que vous soulevez a déjà été abordée dans cette commission en date du 21 septembre 2010. Je répondais à une question de votre collègue, M. Wahl, de la manière suivante : « La jurisprudence administrative applique le principe de la *lex specialis* dès lors qu'on ne peut isoler la part entrant dans le champ d'application de l'article 127 du CWATUPE et que celui-ci constitue une règle spéciale qui déroge à la règle générale, la compétence du fonctionnaire-délégué s'impose, même si la demande du permis d'urbanisme ne concerne que, pour partie, le champ d'application de l'article 127 ».

Entre-temps sont intervenus les trois arrêts du Conseil d'Etat que vous citez. Cette interprétation ne m'apparaît, cependant, pas en contradiction avec les enseignements de ces arrêts dans la mesure où ils concernent des hypothèses où la part entrant dans le champ d'application de l'article 127 pouvait être isolée de la part entrant dans le champ d'application du droit commun. Elle ne repose, en outre, pas sur l'adage selon lequel « L'accessoire suit le principal ».

Si la jurisprudence devait se prononcer dans le sens contraire dans une hypothèse où l'on ne pourrait isoler la part entrant dans la compétence d'une autorité ou de l'autre, il conviendrait d'acter un vide juridique et de le combler.

Actuellement, les dispositions en vigueur ne m'apparaissent pas impraticables et justifiant une intervention en urgence du législateur, comme vous l'évoquez. Bien entendu, cette question doit être clarifiée dans les modifications à venir du CWATUPE qui seront sur la table du gouvernement dans les prochains mois. Ce n'est pas comme si on parlait d'une échéance de plusieurs années. Je pense qu'en l'occurrence, la question est bien posée et qu'il n'y a pas lieu de légiférer en urgence sur ce point, mais qu'il devra bien entendu être traité.

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

M. Borsus (MR). - Merci Monsieur le Ministre. Je suis tout à fait d'accord pour que vous partagiez une partie du constat, mais il y a une divergence d'analyse entre nous concernant deux points.

Le premier élément concerne le fait de rechercher dans des projets si on peut ou pas séparer les éléments qui relèvent de l'une ou l'autre compétence. Dès l'instant où, en cherchant bien, on peut trouver un moyen de les séparer pour ensuite délivrer des permis par des autorités différentes pour un même dossier et un même projet, j'estime que c'estinsupportable pour le ou les promoteurs, mais également pour les autorités régionales qui vont connaître d'importantes difficultés. Imaginez les conséquences d'une telle disposition.

Il y a bien eu un revirement de la jurisprudence puisque les trois arrêts cités du Conseil d'Etat sont venus inverser ce qui était antérieurement quelque chose d'admis et qui ne posait pas de difficulté. Aujourd'hui, on indique : « S'il y a moyen de séparer le dossier, alors les autorités statuent différemment ». C'est une grosse difficulté, je l'ai évoqué. Imaginez que l'on statue dans un dossier en disant : « C'est d'accord pour la construction de l'immeuble, mais pas la voirie » ou l'inverse. Je peux multiplier les exemples à foison. Nous sommes dans une situation où on a besoin de logements, de vitalité économique, de rénovation, d'activités commerciales ou encore de locaux divers. On est dans une situation où, en cas de difficulté technique insoupçonnée, on doit, me semble-t-il, et vous l'avez fait si je ne m'abuse à deux reprises à l'initiative de parlementaires depuis le début de la législature, pouvoir toiletter un texte. Ici, nous avons trois avis du Conseil d'Etat qui changent ou qui infléchissent la jurisprudence dans un certain nombre de cas.

Deuxième élément. Sans présager à ce stade de l'échéance de la révision du CWATUPE, vous avez indiqué en commission qu'il faudrait encore compter plusieurs mois. La plupart considèrent qu'il y aura peu d'entrées en vigueur des nouvelles dispositions du CWATUPE avant la toute fin de la législature. Or, ici, il y a un problème qui freine injustement, l'activité en Wallonie. Il n'y a pas de raison d'attendre. Il n'est pas malséant de vouloir toiletter le petit bout d'article concerné. En agissant de la sorte, on aura fait progresser très facilement des éléments de législation en favorisant la simplification administrative.

Je vous en fais très modestement mais aussi très positivement la suggestion et je me permets de solliciter les collègues parlementaires, de la majorité pour que l'on puisse, avec l'aide d'un représentant de votre administration, se mettre autour de la table et faire en sorte que cette petite difficulté soit résolue.

Merci en tout cas de votre souplesse en la matière et de votre ouverture.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRÉSENCE D'ACTIVITÉS AGRICOLES DANS LES ZACC »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la présence d'activités agricoles dans les ZACC ».

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

M. Stoffels (PS). - Merci Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, chers collègues, en principe, l'activité agricole est autorisée en zone d'habitat, mais aussi en zone ZACC. En effet, l'article 27 consacré aux zones d'habitat à caractère rural stipule explicitement que la zone d'habitat à caractère rural est réservée aux logements et à l'activité agricole.

Pour ce qui concerne la zone ZACC reprise dans la liste des zones urbanisables, mais à qui il faudra encore affecter une fonction précise, de nombreuses activités agricoles s'y sont installées, certaines même avant l'entrée en vigueur du plan de secteur.

Aujourd'hui, nous sommes face à des situations particulières où on a autorisé, par un permis global, la création d'une ferme qui développe des activités en zone ZACC, mais à qui on interdit maintenant qu'elle continue son développement en créant, à proximité et toujours dans la même zone ZACC, un espace nécessaire pour conserver les fourrages pour l'hiver. On interdit ce type d'infrastructures au sol, qui sont généralement des dalles en béton, dont l'objectif est d'éviter le passage des liquides issus de la fermentation dans le sol par une collecte desdits liquides.

Dans quelles conditions, Monsieur le Ministre, peut-on autoriser un agriculteur à créer à côté de son exploitation autorisée, des infrastructures au sol nécessaires pour conserver les fourrages pour l'hiver ou encore d'autres types d'activités situées en zone ZACC ? Dans quelles conditions doit-on refuser l'autorisation pour ce type d'infrastructures ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Monsieur le

Député pour votre question.

En application de l'article 25 dernier alinéa du CWATUPE, la zone d'aménagement communal concerté est destinée à recevoir toute affectation destinée ou non destinée à l'urbanisation, à l'exception de la zone d'activité économique industrielle et de la zone d'extraction.

La mise en œuvre des ZACC est fixée à l'article 33 du CWATUPE. Celui-ci prévoit, en son §2, que la mise en œuvre d'une ZACC en zone affectée à l'urbanisation est subordonnée à l'adoption par le conseil communal d'un rapport urbanistique et environnemental - RUE.

La mise en œuvre d'une ZACC en zone non destinée à l'urbanisation, par exemple agricole, ne nécessite pas l'adoption d'un tel rapport.

Elle peut être réalisée par simple délivrance d'un permis d'urbanisme, à condition de motiver celui-ci au regard de l'article 33, §1er du Code qui prévoit une série de critères comme la localisation du voisinage, la proximité des noyaux d'habitat, des besoins de la commune, et caetera.

Toutefois, si la commune le juge opportun, elle peut choisir d'établir un RUE pour décider de l'affectation d'une ZACC en zone non destinée à l'urbanisation.

J'ai demandé à l'administration centrale et aux fonctionnaires délégués d'être particulièrement attentifs à cette motivation.

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

M. Stoffels (PS). - J'ai bien entendu la réponse de M. le Ministre qui, sur le plan juridique, trace la manière dont la commune peut réagir par rapport à des demandes auxquelles elle est confrontée. Toutefois, la réponse qu'il me donne n'a pas levé toute ambiguïté par rapport à la mise en oeuvre de la zone ZACC. Si, d'un côté, la commune, en adoptant un RUE, donne l'autorisation pour que des infrastructures liées à l'exploitation agricole soient développées en zones ZACC, cela empêchera-t-il toute affectation autre des zones contigües mais toujours localisées dans la même zone ZACC, par rapport aux intérêts que la commune peut développer ultérieurement ?

Je vois que, dans certains cas, les communes vont rester plutôt en réserve, ce qui provoque du côté de l'exploitant agricole, une série de difficultés dans la mesure où on lui a autorisé un premier investissement, mais on lui refuse le deuxième.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE CALENDRIER D'ADOPTION DE LA RÉFORME DU CWATUPE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le calendrier d'adoption de la réforme du CWATUPE ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la lecture du mensuel, « La Grenouille », revue de l'association royale des architectes de Liège, est particulièrement intéressante ce mois-ci. En effet, on y apprend, entre autres, que pour votre cabinet, la réforme du CWATUPE sera faite avant 2014.

Quand on connaît les besoins de la Wallonie en matière de logements et de zones d'activité économique, on ne peut que regretter l'incertitude qui plane sur le calendrier d'adoption de la réforme. De deux choses l'une : soit le cadre actuel convient, les besoins sont rencontrés, les procédures sont simples et lisibles, le développement du territoire est harmonieux chez nous, soit le cadre actuel ne convient pas et il faut le réformer pour impulser de nouvelles politiques, comme celle des noyaux d'habitat.

Dès lors, qu'est-ce qui justifie cette imprécision dans le calendrier et surtout cette longueur des travaux ? Pour rappel, nous avons procédé à une série d'auditions il y a 10 mois. Lorsqu'on relit les comptes rendus de nos commissions et qu'on en fait la synthèse, on est très proche des éléments que vous nous avez fournis en commission il y a quelques semaines ou que vous avez exposés à Liège, lors du colloque sur les 50 ans de l'aménagement du territoire. Le coût de ce travail étant totalement différent.

« La réforme sera faite avant 2014 » ! Voilà un calendrier précis : la réforme peut avoir lieu demain, la semaine prochaine, vers la fin de l'année, en 2013 mais avant la fin de la législature. Est-ce vraiment responsable et sérieux de laisser le secteur dans un tel flou quant au calendrier de réforme ? Ce manque de précision quant au calendrier des réformes ne crée-t-il pas des problèmes ? Vu ce changement de conception dans l'agenda des travaux, est-il envisageable de lister une série de problèmes urgents à résoudre afin de débloquer certaines situations difficiles sur le terrain ?

Autre élément intéressant mis en évidence dans cette revue, c'est le fait qu'on apprend votre volonté de ne pas réformer le CWATUPE en tant que tel mais bien un nouveau texte. Ce choix a-t-il été validé par le gouvernement ? Le marché de services concernant l'évaluation concernait-il également la rédaction d'un nouveau texte ? Dans l'infirmative, et si des cabinets extérieurs sont consultés, quelle en est la dépense estimée ?

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 ne m'étendrai pas sur la description que vous faites du cadre actuel, laissant sous-entendre que les conclusions sont évidentes et que la situation est blanche ou noire. Les constats qui vous ont été présentés par le bureau Perspective Consulting ont montré à suffisance que la situation était complexe à plus d'un titre et qu'elle nécessitait une réflexion globale.

La mission de l'évaluateur était de dégager ces constats et de proposer des recommandations au gouvernement. Ces recommandations ont été exposées au comité d'accompagnement. Dès lors, la mission sera clôturée tout prochainement après validation des rapports finaux. Évidemment, il faut prendre l'ensemble des documents dans leur niveau de détail et pas la synthèse de la synthèse qui, forcément, est un résumé.

L'évaluation a donc été menée conformément à la Déclaration de politique régionale. Le gouvernement y trouvera les éléments dont il a besoin pour réformer le CWATUPE en vue d'atteindre les objectifs stratégiques qu'il a définis et répondre aux attentes des acteurs.

En ce qui concerne le calendrier, le travail s'achève avec quelques semaines de retard pour les raisons que j'ai déjà pu évoquer dans cette commission. Ceci ne remet pas en cause l'aboutissement du travail de modification du Code. En effet, mon cabinet a mené une réflexion au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation. Il sera accompagné d'un conseil juridique pour mener à bien ces travaux.

Je compte présenter des propositions au gouvernement avant l'été. Ceci me semble être un calendrier relativement précis, pour ce qui me concerne, bien sûr, dès lors que je ne peux préjuger des travaux du gouvernement, pas plus que de ceux du parlement.

Je connais votre volonté de modifier le CWATUPE par à-coups, notamment en ce qui concerne un objet qui vous occupe spécialement :le permis d'urbanisation. Vous savez que ce n'est pas ma volonté, pas plus que celle du gouvernement. Vous ne serez, à cet égard, pas surpris d'apprendre que le Commissariat Easi-Wall plaide également pour une réforme unique. Recommandation qui ressort aussi de l'évaluation que je compte suivre dans la mesure du possible.

Je viendrai donc au gouvernement avec des propositions tout prochainement et nous y verrons ensuite plus clair sur le calendrier de faisabilité de la mise en œuvre de cette réforme.

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

M. Stoffels (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre pour la réponse qu'il a donnée, tout en précisant que cela relève probablement de l'autonomie constitutive de définir quand nous aurons des vacances ou pas, ceci en guise de boutade. Toutefois, le propos qui a été publié dans la revue mensuelle était celui de votre chef de cabinet. Il était cité dans cette revue mensuelle, lorsqu'il disait que la réforme serait faite avant 2014.

Aujourd'hui, vous dites que vous allez déposer un premier texte au gouvernement avant les vacances suite à quoi, il faut, dans une première lecture, adopter et envoyer pour une série de consultations, notamment la consultation par le Conseil d'Etat pour revenir en gouvernement en deuxième et peut-être en troisième lecture avant d'atterrir au niveau du parlement.

Donc, si on tient compte du calendrier habituel d'un projet d'une telle envergure qui sera déposé en première lecture avant les vacances, ce sera probablement seulement vers la fin de l'année 2012 que le parlement sera saisi du texte pour se pencher sur l'ensemble de la réforme telle que proposée par le gouvernement. Maintenant, la rapidité du travail, qui sera celle du parlement, fera en sorte que les praticiens du CWATUPE devront encore, en fonction de ce calendrier,

probablement patienter un peu, ce que certains déplorent dans la mesure où ils se trouvent bloqués dans une série de projets tant qu'une série de réformes et de dispositifs correcteurs n'ont pas été intégrés.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL DES EAUX USÉES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'assainissement individuel des eaux usées ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, lors de la législature passée, j'avais interrogé à maintes reprises le ministre de l'environnement et de l'eau sur la problématique de l'assainissement individuel des eaux usées. En cela, j'étais assez souvent appuyé par différents collègues, dont les collègues du groupe Ecolo.

Qu'il me soit donc permis de revenir aujourd'hui avec le thème en interrogeant l'actuel ministre afin de savoir où nous en sommes, la date de 2015 approchant à grands pas.

À l'époque, quelque 130 000 ménages vivaient dans les zones autonomes qui n'étaient pas encore équipées d'une station d'épuration individuelle des eaux. En même temps, le Gouvernement wallon de l'époque prévoyait un budget permettant à quelque 2 500 ménages d'être aidés par la Région wallonne lorsqu'ils investissement dans une telle station agréée. Evidemment, on donnait la priorité, mais pas l'exclusivité, aux ménages situés dans une zone prioritaire donc les zones de captage d'eau et les zones des eaux de baignade, cela pour être conforme avec les directives européennes.

À ce rythme, on aura besoin d'un demi-siècle pour atteindre le but que tous les ménages, vivant en zone autonome, disposent d'un système agréé. Ou alors, on arrivera en 2015 et on risquera de se « faire tirer aux oreilles » par l'Union européenne, parce que l'objectif en zone autonome est loin d'être atteint. Je sais que nous sommes, dans ce contexte, face à une obligation de résultats et non pas à une obligation de moyens. Mais tout porte à croire que sans les moyens, les résultats ne peuvent pas être atteints. Dans ce cas-ci, sans l'investissement dans le système d'épuration des eaux individuelles, les normes en matière des eaux épurées ne pourront que très difficilement être atteintes.

Puis-je donc poser les questions suivantes à M. le Ministre ?

Quel est, actuellement, le nombre de ménages vivant en zone autonome prioritaire qui doivent encore s'équiper d'une station individuelle ?

Quel est le nombre de ménages que le budget actuel de la Région wallonne permettra d'aider par an ? Va-t-on faire le pari en ce qui concerne l'obligation de résultats et non de moyens, avec le risque qu'un certain nombre de ménages, qui ne se seront pas équipés en station individuelle, ne répondront pas aux normes exigées en termes de qualité des eaux épurées ? Va-t-on évoluer vers une politique obligeant les particuliers à être conformes avec lesdites normes sans que la Région wallonne ne puisse les aider par manque de budget ? Attend-on tout simplement la fin de la présente législature, sachant que l'heure de vérité aura lieu une année plus tard ?

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, merci pour votre question.

En matière d'assainissement autonome, il faut rappeler l'amélioration continue des systèmes d'épuration individuelle via le processus d'agrément et l'identification des zones où l'assainissement autonome est une priorité.

Pour votre information, j'ai signé près de 20 arrêtés ministériels depuis le mois de janvier 2012 fixant ainsi la mise en conformité, en termes d'objectifs et de délais, des premières zones prioritaires concernées. Il s'agit principalement des zones de protection de captages dont le financement de la mise en conformité revient à la SPGE.

Par ailleurs, dans le cadre des projets de plans de gestion de districts hydrographiques, il est bien prévu l'établissement d'un service public d'assainissement autonome lequel visera une mise en conformité progressive de certaines habitations soumises au régime d'assainissement autonome. Le mode de financement de ce service devra se faire par une mutualisation du CVA entre les services dits « collectif » et « autonome ».

Par rapport aux quelques données chiffrées que vous demandez, le nombre d'habitations qui doivent encore s'équiper en zones prioritaires est évalué à environ 12 500 et le nombre d' habitations qui doivent encore traiter leurs eaux de manière appropriée hors zones prioritaires est évalué à environ 90 000, soit un total d'un peu plus de 100 000 habitations.

Pour ce qui concerne la prime actuellement accordée par la Région wallonne, elle est de 2 500 euros pour un système d'épuration agréé. De l'ordre de 800 primes peuvent être accordées par an sur base du budget prévu. Le système actuel de primes a donc clairement des limites qui devront être levées par la création d'un service public dédié à cette thématique importante pour les zones rurales et à faible densité de population où le régime d'assainissement autonome peut concerner de nombreuses habitations.

La SPGE, au travers de son dernier plan financier, a déjà identifié des moyens budgétaires consacrés à l'assainissement autonome pour les zones dites prioritaires.

Je note également l'intérêt et la nécessité de développer le contrôle des systèmes d'épuration individuelle et l'encadrement de leur exploitation.

La situation actuelle n'est certes pas encore idéale. Je reviendrai donc sur ce sujet pour vous tenir informé de l'évolution du dossier « service public d'assainissement autonome » tout prochainement. Ce projet est donc bien en cours comme prévu dans le cadre de cette législature mais n'est pas encore en réelle finalisation.

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

M. Stoffels (PS). - « Projet bien en cours mais pas encore complètement finalisé », c'est une belle manière de décrire la situation, mais j'admets que vous avez hérité d'un passé assez lourd par rapport à la problématique, dans le sens où il y avait encore, au début de la législature, à peu près 130 000 ménages localisés en zones autonomes qui ne disposaient pas d'une telle infrastructure. Mettre sur pied une politique visant à apurer le retard d'ici 2015, cela nécessite certainement un ensemble de moyens budgétaires pour aider les particuliers à investir. Je ne peux qu'encourager le gouvernement à accélérer la cadence pour éviter qu'en 2015, par manque de respect par rapport aux normes en matière de qualité des eaux épurées, on se fasse tirer les oreilles par l'Union européenne.

QUESTION ORALE DE MME SIMONIS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « UNE FILIÈRE INTÉGRÉE DE DÉPOLLUTION DES SOLS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Simonis à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « une filière intégrée de dépollution des sols ».

La parole est à Mme Simonis pour poser sa question.

Mme Simonis (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 10 mai dernier, nous avons visité le chantier de dépollution de la Cokerie de Flémalle, que je connais particulièrement bien. Le budget total consacré à cette dépollution avoisinera les 27 millions d'euros. Lors de sa venue en commission, le 10 février 2010, l'administrateur directeur de la SPAQuE avait estimé le coût d'assainissement de l'ensemble des sites wallons pollués entre six et sept milliards d'euros HTVA. C'est énorme et sans doute très difficilement réalisable, même à très long terme. C'est pourquoi, il a fallu définir des priorités, ce que le gouvernement a fait.

Au-delà de cette estimation, les sommes aujourd'hui investies sont déjà colossales. D'un point de vue environnemental, l'assainissement de ces sites est indispensable. Mais d'un point de vue économique, il y a un problème puisque les terres excavées les plus polluées, celles qui coûtent le plus cher à traiter, ne sont pas traitées en Wallonie car il n'existe pas de filière complète de traitement. Etant donné nos objectifs en la matière, et compte tenu des chantiers prévus, ce sont des millions d'euros publics, qui vont quitter la Wallonie.

Il me semble qu'il faut enrayer cette spirale, en particulier en temps de crise telle que nous la connaissons.

D'un point de vue administratif, j'aurai quelques questions. Quelles sont les conditions à remplir pour développer ce site de traitement de terre très pollué dans notre région ? Quelles sont les zones à envisager au plan de secteur ? Quel type de permis ? Quel type de CET, par exemple ?

D'un point de vue plus politique, quelle est la volonté du gouvernement en la matière ? Y a-t-il une volonté d'implémenter, dans notre région, une filière globale et intégrée de dépollution des sols ? Le cas échéant, qu'a-t-il été

fait en la matière ? Des sites ont-ils déjà été identifiés ? Des contacts ont-ils été pris avec des entreprises déjà actives dans le secteur ? La DPR prévoit d'encourager la mise en place en Wallonie d'une filière intégrée de traitement des terres polluées, avec la création de centres performants. Comment cet engagement a-t-il été mis en œuvre depuis le début de la législature ? Bien sûr, nous disposons déjà de centres spécialisés pour les boues de dragage, mais quand on voit l'état des terres, on a pu les voir, issues d'une activité industrielle comme la cokerie, par exemple, on se rend compte de l'expertise qu'il faudra et de l'équipement qu'il faudra également développer.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Madame la Députée, pour votre question.

D'un point de vue administratif, les activités de traitement de terres polluées devraient s'implanter en zones d'activité économique industrielle. Leur impact environnemental potentiel rencontre en effet les critères de l'article 30bis du CWATUPE qui permet l'implantation d'activités non industrielles dans ce type de zones pour des motifs de sécurité et de protection environnementales.

Les centres de tri et de regroupement de déchets sont repris aux rubriques 90.2 de la législation sur le permis d'environnement.

Pour information, les installations de regroupement ou de tri des déchets dangereux, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 50 tonnes, sont soumises à étude d'incidences sur l'environnement. Il s'agit d'un établissement de classe 1 en dessous de cette capacité, ce sont des installations de classe 2.

Partant du constat que la Wallonie a comme volonté d'assainir son riche passé industriel afin d'assurer son redéploiement économique, la DPR a effectivement prévu « d'encourager la mise en place en Wallonie d'une filière intégrée de traitement des terres polluées, avec la création de centres performants».

En effet, comme vous le disiez, la plupart des terres sont conduites hors de la Wallonie pour leur traitement.

Des contacts réguliers sont menés avec ASENAS, l'Association des entreprises et entrepreneurs de Wallonie et de Bruxelles actifs dans le domaine de la réhabilitation des sites, de l'assainissement des sols et des eaux souterraines pollués, par exemple, dans le cadre des guides pratiques du décret Sols.

Cette fédération ne souhaite pas une action dirigée par les pouvoirs publics, mais préfère laisser les acteurs du marché s'y investir.

Cependant, force est de constater que l'implantation de ce genre de centres de traitement de terres ne fait pas nécessairement l'objet d'un soutien des autorités locales ni de la population.

J'en veux pour preuve deux exemples récents sur les communes de Sambreville et d'Andenne.

Pour le premier, le projet de centre complet était le premier du genre en Wallonie et idéalement situé dans une des régions les plus concernées par la problématique des terres polluées - notre collègue est bien au courant -, à savoir la Basse-Sambre. Ce projet avait l'avantage de recourir à la voie d'eau pour l'acheminement des terres et d'éviter de ce fait un charroi important. En discussion depuis plusieurs années, la commune a cependant changé d'avis sur le projet et le devenir plus global de la zone où son emplacement était prévu. En conséquence, la construction du quai prévu ne semble plus à l'ordre du jour et le projet est, de ce fait, compromis. Ce qui ne convient pas aux investisseurs d'ailleurs.

L'autre projet, sur la Commune de Huy, a fait l'objet d'un recours de la commune voisine d'Andenne. Le dossier n'étant pas définitivement clos, je ne peux me prononcer plus avant.

Vous remarquerez avec ces deux exemples, qu'il peut parfois s'avérer difficile de développer - comme vous le souhaitez et moi aussi – des filières intégrées avec création d'emplois et de richesses en Wallonie. Mais je ne doute pas que nous aurons de meilleures expériences à l'avenir pour de telles implantations

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

Mme Simonis (PS). - Oui, M. le Ministre a donné deux exemples. Je pense qu'il ne faut pas, comme dans tout, en faire une généralité. En tous cas, je suis heureuse de l'entendre sur ce qui est prévu dans la DPR et donc sur le fait qu'il défend la création de cela et de voir comment - même si j'entends bien que la fédération, l'association que vous avez citée, ne souhaite pas de contact ou, en tout cas, être à la manœuvre avec les pouvoirs publics - c'est néanmoins de l'argent public qui sert aujourd'hui à assainir nos sols. Donc, je ne saurais que vous encourager à avoir des contacts

réguliers avec l'ensemble des autorités locales. Comme vous, je pense que si l'on fait un travail d'explications avec les populations et que l'on démontre à quel point c'est important pour leur développement économique de demain, d'assainir d'abord et d'avoir l'ensemble de la filière ; je pense aussi que les populations peuvent entendre cela.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'UTILISATION DES PESTICIDES EN WALLONIE »

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 « l'utilisation des pesticides en Wallonie ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis la fin du 19e siècle, mais surtout depuis la seconde guerre mondiale, la chimie a fait son entrée dans les exploitations agricoles et les quantités de produits phytosanitaires utilisées en agriculture ont augmenté. Il convient de rappeler que l'objectif initial de cette utilisation est l'amélioration des rendements agricoles, permettant à l'Europe d'atteindre l'autosuffisance alimentaire.

Aujourd'hui, on sait que ces substances ont également des impacts sur la santé et sur l'environnement. Récemment, une étude américaine mettait en évidence les liens existant entre utilisation des pesticides et la maladie de Parkinson. D'autres ont mis en évidence les dégâts sur les nappes phréatiques, les sols ou les abeilles.

Il semble que vous envisagez d'élaborer une stratégie visant à protéger les riverains des champs pulvérisés. Qu'en est-il ? Où en êtes-vous dans la rédaction de cette stratégie ? Quelles sont les consultations que vous avez déjà organisées en la matière ?

Monsieur le Ministre, envisagez-vous d'élaborer une stratégie de diminution de l'utilisation des pesticides ?

Dès 2015, une licence devra être obligatoire pour les professionnels utilisant des pesticides, si c'est bien implémenté, cela peut être une bonne idée. Il n'en demeure pas moins que 25% de la quantité de pesticide utilisée en Wallonie ne concernent pas le secteur agricole. Quelle peut ou quelle va être votre action envers les particuliers, les administrations ?

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

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

Mon administration rédige actuellement, en concertation avec les *stakeholders*, les textes destinés à transposer en Wallonie la directive 2009/128/CE instaurant un cadre d'action communautaire pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable. La transposition en droit wallon de la directive Pesticides poursuivra une stratégie d'utilisation durable des pesticides qui visera les utilisateurs professionnels agricoles et non agricoles ainsi que les particuliers. Celle-ci aura notamment pour objectif d'assurer une meilleure protection des groupes vulnérables que sont les femmes enceintes, les femmes allaitantes, les enfants, et caetera.

Je me permets d'insister sur le fait que la transposition de cette directive et sa mise en œuvre relèvent de la compétence des différentes entités fédérées et de l'Etat fédéral.

La question de la protection des habitations riveraines des champs pulvérisés relève également de la compétence mixte de l'Etat fédéral et des régions.

Actuellement, il est recommandé aux agriculteurs, dans le cadre des bonnes pratiques, de respecter une zone d'un mètre par rapport aux propriétés voisines du champ. Il est également conseillé d'avoir recours à des techniques de pulvérisation limitant la dérive de la brume de pulvérisation vers les zones non ciblées.

Il est proposé par l'Etat fédéral d'introduire dans le futur projet de NAPAN, soit le plan d'Action national, une mesure visant à mieux protéger les riverains. Cette mesure doit encore faire l'objet d'un accord entre les différentes entités avant de pouvoir être insérée dans le projet de plan d'action.

Cependant, il faut tout de même préciser que, lors de l'agréation d'un produit phytopharmaceutique, la question de l'exposition des personnes est traitée via des études toxicologiques.

Enfin, je me réjouis des actions déjà menées à l'égard des particuliers lors de la dernière « Semaine sans pesticides ». En effet, une action de sensibilisation et de collecte des vieux pesticides et des emballages de pesticides a été organisée dans les parcs à conteneurs en collaboration avec la Copidec, Adalia et le Comité régional PHYTO. Cette action a récolté un grand succès.

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

M. Senesael (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse qui vont dans le sens que chacun d'entre nous souhaite ici et, donc, on peut être d'accord sur les objectifs et sur la méthodologie.

Evidemment, il s'agit d'être le plus pro-actif possible au sein de ce comité qui regroupe les entités fédérées et le Fédéral pour justement appuyer notre démarche en la matière, je vous en remercie par avance.

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

QUESTION ORALE DE MME TROTTA À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PAIEMENT DES ENTREPRISES CHARGÉES DE TRAITER LES BOUES DE DRAGAGE EN WALLONIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les boues de dragages » et la question orale de Mme Trotta à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le paiement des entreprises chargées de traiter les boues de dragage en Wallonie ».

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

M. Bayet (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on a déjà parlé quelques fois de la gestion des boues de dragage. C'est un gros dossier en Région wallonne. Il était temps que l'on s'en occupe. On en a notamment parlé dans le cadre de nos discussions budgétaires de décembre. En janvier dernier, vous nous indiquiez que : « Le financement du plan exceptionnel de dragage des voies navigables reste, lui, complexe à mettre en œuvre au vu de la situation budgétaire des finances publiques wallonnes et belges, mais également des critères de déconsolidation qui doivent être strictement respectés ».

Je voulais savoir où on en est aujourd'hui, Monsieur le Ministre. Quels sont les mécanismes de financement que vous envisagez avec le gouvernement ? Quels sont les objectifs du gouvernement pour cette année 2012 en termes de kilomètres de voies d'eau draguées ?

En début d'année, vous aviez saisi le gouvernement d'une proposition de plan pluriannuel dont l'objectif était de définir des priorités et de définir un cadre budgétaire pour pouvoir financer cette politique. Qu'en est-il aujourd'hui ? Où en sont les discussions relatives à ce plan pluriannuel ?

Je voudrais également savoir quels sont les tronçons qui doivent être dragués en priorité ? Qu'en est-il de l'évolution du dossier du canal Condé-Pommerœul ?

M. le Président. - La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, les sédiments qui s'accumulent au fond des voies d'eau engendrent une série d'inconvénients ; je ne les rappellerai pas ici. Par conséquent, le dragage des voies navigables est essentiel, comme vous l'aviez d'ailleurs indiqué à mon collègue, ici présent, en janvier dernier.

En Wallonie, on peut compter sur des entreprises spécialisées dans le traitement des boues de dragage. Les représentants d'une de ces entreprises – SEDISOL – m'ont interpellée il y a plusieurs jours car ils s'inquiètent du fait que, depuis plusieurs mois, la Wallonie ne respecte pas ses engagements, en tout cas, concernant les délais de paiement pour le travail effectué. Je pense qu'ils avaient déjà interpellé une collègue, mais rien ne change.

Vous aviez indiqué à M. Bayet que vous faisiez le maximum pour respecter les engagements et payer les retards et que des discussions étaient en cours pour trouver une assise structurelle au financement du traitement des boues de dragage. Aujourd'hui, le problème est malheureusement toujours d'actualité et cela met l'entreprise en difficulté, au point que son avenir est compromis. Elle va être contrainte de cesser ses activités, peut-être dès juillet, si aucun changement ne survient.

Par conséquent, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire quel est le montant dû à cette entreprise ? Comment s'expliquent ces retards de paiement ? Quand les factures seront-elles honorées ? Observe-t-on également des retards de paiement dans d'autres entreprises de ce type ?

Enfin, de manière plus générale, je souhaitais également savoir où vous en êtes dans la recherche d'une base structurelle pour le financement de cette politique. Mon collègue vient de vous interroger à cet égard.

Monsieur le Ministre, je tenais à relayer cette inquiétude et j'espère que votre réponse sera rassurante.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Madame et Monsieur les députés pour vos questions. Je partage évidemment votre souci de promouvoir le transport par voie navigable vu les nombreux impacts bénéfiques pour l'environnement de ce type de transport. C'est même un enjeu crucial, en termes d'environnement et de mobilité bien sûr, mais aussi économiques.

Le dragage des voies navigables wallonnes fait l'objet d'un plan pluriannuel de rattrapage étant donné le retard accumulé sous les législatures précédentes. Sa mise en œuvre a commencé mi-2010. Voici un bref aperçu des travaux terminés et programmés :

- réalisations 2010 : Basse-Sambre, canal Nimy-Blaton et une partie de la Meuse ;
- réalisations 2011 : poursuite de la Basse-Sambre, canal Nimy-Blaton, canal Blaton-Ath, canal Charleroi-Bruxelles, canal Albert et la Meuse ;
- programmes de 2012 : canal Charleroi-Bruxelles, canal Blaton-Péronnes, l'Escaut et la Meuse.

En ce qui concerne le canal Condé-Pommerœul, les dragages doivent être exécutés en France sous maîtrise d'ouvrage des VNF les voies navigables de France. La procédure d'enquête publique relative à la remise en navigation du canal Pommerœul-Condé à la norme européenne 5 a été lancée en février 2012 par le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais. Ces travaux ont fait l'objet d'une convention franco-wallonne signée le 19 juillet 2007 par les représentants des deux gouvernements.

Toutefois, la France demande la révision de cette convention en raison de l'augmentation substantielle des coûts de traitement et de mise en dépôt des boues de dragage en France, suite à la mise en œuvre de la nouvelle législation française pour se conformer aux directives européennes en la matière.

Par ailleurs, le programme mis au point pour dégager les nombreux envasements qui se sont accumulés ces dernières années sur les voies navigables porte sur différents marchés pour :

- réaliser des centres de regroupement des boues de dragage de catégorie A, donc non polluées, et assurer leur gestion ;
- traiter des boues de catégorie B, donc polluées ;
- transporter et draguer les produits de dragage.

Ces trois types de marché ont fait l'objet d'engagements sur le budget de la Wallonie, c'est l'AB 73.02 du programme 11, division organique 14. Je me prépare pour le débat budgétaire qui va bientôt venir.

Toutefois, tant en 2011 qu'en 2012, les moyens de paiement à la disposition de cette allocation budgétaire se sont avérés insuffisants. C'est ainsi que les crédits d'ordonnancement de 2012 sont épuisés depuis début mars, ceux-ci ayant été consommés essentiellement pour apurer les factures de 2011 en retard de paiement.

À la mi-mai, il y a pour plus de 15 millions d'euros de factures en souffrance. C'est un problème d'encours qui s'est constitué sur plusieurs années.

L'entreprise SEDISOL est concernée pour environ 7,5 millions d'euros. Cette entreprise a par ailleurs reçu, en janvier et février, des paiements pour environ 8 millions d'euros pour solder les prestations de 2011.

Les autres entreprises concernées par les retards de paiement sont essentiellement l'entreprise chargée des dragages proprement dits et l'entreprise chargée de la construction du centre de regroupement d'Obourg.

Le gouvernement a discuté à plusieurs reprises des possibilités de financement du traitement du passif des voies navigables. Une solution se présente actuellement et est en voie de finalisation dans les prochains jours ou prochaines semaines. Elle pourra être présentée en détail lors du débat sur l'ajustement budgétaire.

Cette solution concerne l'ensemble de la législature, à savoir la mise en œuvre de la partie du plan de rattrapage du

passif pour les années 2012 à 2014.

Cette décision doit encore faire l'objet de plusieurs démarches. C'est pourquoi, en attendant leur concrétisation, le gouvernement planche sur plusieurs solutions à court terme pour soutenir la société Sedisol.

Je pense que nous sommes parfaitement d'accord et conscients de l'enjeu que vous pointez, à la fois d'avoir un plan de rattrapage global du passif en matière de dragage et, bien entendu, le plan financier qui va avec. Les choses sont gérées à court terme mais permettront, d'ici l'ajustement, d'avoir une solution tout à fait structurelle d'ici la fin de la législature, ce qui permettra de confirmer le démarrage de ce plan qui devra se poursuivre au-delà de la législature, car il y en a pour plusieurs années. Ce sera vraiment la mise en œuvre d'un plan de rattrapage complet de mise en ordre des voies navigables.

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

M. Bayet (PS). - Je remercie M. le Ministre de partager notre inquiétude et de sa réponse réconfortante. Je pense en effet que c'est un dossier important pour la Wallonie, tant en termes d'amélioration de nos voies navigables que de gestion des boues de dragage. C'est clair que vous avez un passif important à gérer. C'est clair aussi que les moyens budgétaires de la Région wallonne sont ce qu'ils sont, mais il ne faudrait pas que l'on en arrive à une situation où certaines entreprises, notamment Sedisol - que l'on connaît mieux parce que c'est sur nos communes - arrive à une situation de fait où elles seraient en cessation de paiement et où l'outil disparaisse, alors que cela fonctionne bien. Je le dis en tant que bourgmestre, on n'a pas de nuisances, cela marche très bien. Vous êtes d'ailleurs venu inaugurer. Je pense que cela doit continuer.

Il faut que le gouvernement vous aide à trouver une solution structurelle et que l'on fasse cela dans le temps. Évidemment, on ne sait pas tout faire du jour au lendemain. Il faut en tout cas que les entreprises qui nous aident à améliorer ce dossier puissent continuer à travailler.

M. le Président. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse. Mon collègue a tout dit et l'a très bien dit.

J'entends bien qu'une solution structurelle sera trouvée pour l'avenir mais, quand vous parlez de court terme, je ne sais pas de quoi vous parlez. Vous comptez aider cette société. J'espère que c'est vraiment à très court terme parce que, comme je vous le disais, l'entreprise va avoir des problèmes. Apparemment, dès le mois de juillet, elle devra cesser ses activités, ce qui serait malheureux vu l'enjeu important.

INTERPELLATION DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AVENIR BUDGÉTAIRE DE CERTAINES COMMUNES EN CAS DE NON DISTRIBUTION DE SACS PRÉPAYÉS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'avenir budgétaire de certaines communes en cas de non distribution de sacs prépayés ».

La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour développer son interpellation.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur l'obligation qui est faite aux communes wallonnes de distribuer des sacs poubelle prépayés, obligation qui est normalement reprise dans l'arrêté de mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents.

Depuis 2008, nous le savons - et plusieurs de mes collègues vous ont déjà interpellé à ce sujet-là -, à travers un arrêté modificatif, le Gouvernement wallon rendait cette distribution facultative et donnait, de fait, aux communes le choix de distribuer ou non des sacs prépayés en toute autonomie. Cette situation précaire de reconduction annuelle était en partie liée à la réalisation d'une étude prouvant, le cas échéant, le bien-fondé de l'obligation de distribution de ces sacs prépayés.

Or, force est de constater que l'arrêté modificatif ne sera pas reconduit pour l'année 2012 ni pour 2013.

Et pourtant, en réponse à ma question en novembre 2011, vous m'aviez précisé que : « L'analyse multicritères des statistiques des communes réalisée par la société RDC Environnement a montré que les performances

environnementales des communes distribuant des sacs prépayés sont moins bonnes que celles des communes qui ne le font pas ». Vous m'aviez aussi précisé que vous attendiez une analyse complémentaire par la COPIDEC, une analyse des résultats qui allaient pouvoir vous éclairer à ce sujet.

D'autre part, une modification de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 rendant cette disposition définitivement facultative à partir du 1er janvier 2012 pourrait être prise. C'est effectivement ce que vous aviez proposé au gouvernement, mais je pense que cela n'a pas abouti, faute de consensus gouvernemental. Cela a laissé croire aux communes qu'on allait pérenniser cet aspect facultatif, ce qui n'a pas l'air de vouloir se faire.

Aujourd'hui, deux éléments importants sont à retenir. Tout d'abord, le caractère contradictoire entre la prise en compte de l'étude réalisée par RDC Environnement et l'imposition de cette régie qui était en partie « suspensive » aux résultats de cette étude, et comme je vous l'ai dit, qui a déjà été dénoncé par plusieurs de mes collègues. Deuxièmement et sans doute le plus problématique, c'est la décision gouvernementale postérieure à l'envoi des budgets communaux à la tutelle, de ne pas réviser l'arrêté. Situation qui met dans l'embarras budgétaire plusieurs communes wallonnes, puisque vous le savez comme moi, 46 communes en Wallonie n'ont pas encore mis en place ce système de sacs prépayés.

Deux questions par rapport à l'arrêté du 5 mars :

- avez-vous totalement abandonné cette révision qui était annoncée ?

- avez-vous obtenu les résultats de l'analyse Copidec ? Vous sont-ils parvenus ? Qu'en avez-vous tiré comme analyse ? Vu la décision tardive du gouvernement et l'incertitude pesant sur une éventuelle révision de l'arrêté, vous déclariez que la tutelle ne sanctionnerait pas ce critère dans les règlements-taxes pour l'année 2012, mais qu'en est-il pour 2013 ?

Vous avez précisé, dans une réponse également qu'il « n'entrait pas dans vos intentions de présenter un nouveau projet d'arrêté modificatif avant les discussions à venir autour du bilan du Plan wallon des déchets 2010, en partant du principe que ce serait l'occasion d'une discussion plus large et des orientations pour le futur plan ». Mais quand on voit que tout cela prend énormément de temps, on va se retrouver dans une situation complexe, me semble-t-il.

Qu'allez-vous faire ? Allez-vous prendre une décision ferme et définitive pour que cette incertitude, qui est vraiment néfaste pour certaines communes, puisse être abrogée ? Avez-vous eu des contacts avec l'Union des Villes et des Communes et les différentes intercommunales à ce sujet ? Comment réagissent-elles par rapport à cette incertitude ?

Je voudrais que vous fassiez le point, Monsieur le Ministre, sur ce délicat sujet pour certaines communes.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci Madame la Députée. Comme vous le signalez, l'obligation de distribuer aux citoyens des sacs prépayés dans le cadre du service minimum que la commune est tenue d'organiser en matière de gestion des déchets ménagers a été postposée jusqu'au 1er janvier 2012.

Pour rendre la disposition facultative au-delà, il est nécessaire de modifier l'arrêté du gouvernement du 5 mars 2008. Fin 2011 encore, j'ai proposé au Gouvernement wallon un projet dans ce sens, sur base de données environnementales. En effet, comme vous le rappelez, l'analyse multicritères des statistiques des communes, réalisée pour le compte de l'Office wallon des déchets, a démontré que les performances environnementales des communes distribuant des sacs prépayés sont moins bonnes que celles des communes qui ne le font pas. Je ne dispose pas d'éléments d'analyse de la part de la Copidec .

Au-delà de cette difficulté, se pose plus globalement la question du lien complexe entre les mesures de prévention et les incivilités environnementales, en l'occurrence la question des déchets sauvages.

Comme j'ai souvent eu l'occasion de le dire précédemment, le gouvernement, dans son ensemble, n'a toutefois pas souhaité aller dans ce sens. Cette mesure est dès lors obligatoire depuis le 1er janvier de cette année.

Certaines communes m'ont fait part de leur préoccupation de consacrer ou non du temps, des moyens humains et logistiques au processus de distribution de sacs qui peut s'avérer assez lourd suivant les modalités, le nombre de ménages concernés et les quantités de sacs à fournir, au regard de l'objectif poursuivi par cette mesure prise en 2008.

Je suis bien conscient que certaines communes ont, d'initiative, décidé de ne pas offrir, dans le cadre du service minimum, de sacs prépayés à leurs habitants attendant une initiative de révision de l'arrêté.

Sur base des réponses des communes au formulaire portant sur le coût-vérité budget pour l'année 2012, mon administration a pu recenser 46 communes qui n'ont pas mis en œuvre le système d'octroi de sacs prépayés ou de levées et kilos inclus dans le service minimum.

Parmi ces 46 communes, 44 collectent les ordures ménagères brutes en sac payant, une en sac avec vignette et une en conteneur.

De nombreuses communes m'ont aussi récemment interpellé par courrier à propos de la distribution de sacs prépayés et de l'éventuelle sanction qui découlerait de la non-application de cette mesure.

Les communes ayant choisi de ne pas distribuer de sacs prépayés ne seront pas sanctionnées dans le cadre de l'arrêté du gouvernement du 17 juillet 2008 relatif à l'octroi de subventions aux pouvoirs subordonnés en matière de prévention et de gestion des déchets, ni dans le cadre de l'arrêté du 13 décembre 2007 relatif au financement des installations de déchets. Je leur ai répondu dans ce sens.

À ma connaissance, pour l'année 2012, la tutelle n'a, pour le moment, pas non plus sanctionné les communes qui n'ont pas distribué de sacs prépayés, vu l'incertitude ayant pesé sur une éventuelle révision de l'arrêté. Je vous invite évidemment sur ce point à interpeller mon collègue M. Furlan, le cas échéant, sur les suites à réserver, à l'avenir, à la non-application de la disposition. Je précise que pour l'avenir précisément, les communes doivent désormais se conformer à ces dispositions car elles sont devenues obligatoires.

Ces éléments de réponse ont déjà été communiqués à votre collègue, Mme Barzin, en suite de questions parlementaires posées sur le même sujet.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie m'a fait connaître sa position, elle regrette notamment le caractère obligatoire de la mesure et fait part de ses craintes quant à une éventuelle sanction. La Copidec , quant à elle, m'a fait savoir qu'il n'y a pas de consensus en son sein quant à la transformation de l'obligation de fourniture de sacs prépayés en une faculté de fournir des sacs ou des vidanges et/ou des quantités déterminées de déchets prépayés.

Voilà donc où en sont exactement les choses, Madame la Député, Monsieur le Président.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, vous m'avez répondu de façon complète. Je note effectivement que les communes ne seront pas sanctionnées, c'est la moindre des choses. Dans le cadre de leur autonomie, elles avaient la possibilité de distribuer des sacs payants précédemment. Je regrette qu'aujourd'hui l'autonomie ne soit plus respectée et que, parce que vous n'êtes pas arrivé à un consensus au niveau du gouvernement, vous n'avez pas pu renouveler cet arrêt modificatif dans le sens dont on avait parlé précédemment. Je ne peux que le regretter parce que j'imagine que ces 46 communes vous ont fait part, en leur temps, des complications pour elles ou de la non-opportunité de mettre en œuvre ce type de distribution de sacs prépayés. Parce qu'il n'y a pas de consensus au niveau du gouvernement, finalement, on est obligé de respecter un arrêté qui visiblement devait être modifié. Peut-être que lorsqu'on aura un débat complet sur le Plan wallon des déchets, on pourra faire valoir, sur le fond, l'importance, en fonction des particularités de certaines communes, de pouvoir distribuer ou non certains sacs.

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

(M. Stoffels, Doyen d'âge, prend 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 « LE COÛT DU RAMASSAGE DES CANETTES POUR LES POUVOIRS LOCAUX »

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 « le coût du ramassage des canettes pour les pouvoirs locaux ».

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

M. de Lamotte (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme nous en avons d'ailleurs discuté au sein de cette commission, la problématique de l'abandon des canettes sur la voie publique est réelle. Vous savez d'ailleurs notre attachement au projet de consignation de celles-ci. Normalement, M. Fourny doit me suivre

sur une question dans ce sens.

Dans l'attente de la mise en œuvre de cette consignation, nous devons nous pencher sur cette problématique et essayer d'y apporter d'autres solutions. Cette pollution est perçue négativement par les citoyens et les pouvoirs locaux essaient d'y remédier comme ils peuvent.

J'ai d'ailleurs vu dans certaines communes la mise en place de tonneaux réservés aux canettes en divers endroits de la commune, que ce soit des tonneaux ou des filets qui longent les routes, souvent sur les chemins de campagne et sur des petites routes plus isolées.

Cette initiative, à l'instar de toutes celles visant à éradiquer les canettes du long de nos routes, doit être saluée. Mais cette collecte par les pouvoirs locaux à un coût, coût conséquent pour les pouvoirs locaux, notamment en termes de personnel mais, in fine, à charge du citoyen.

Que ce soit la Région wallonne ou les communes, ces frais sont répercutés sur l'ensemble des citoyens. L'incivilité de certains induit ainsi une mutualisation des frais, en contradiction avec le principe du pollueur-payeur puisque ceux qui ne polluent pas paient quand même in fine.

Vu le système actuel, ne devrait-on pas mener une réflexion sur Fost +? Fost + prend actuellement en charge la promotion, la coordination et le financement des collectes sélectives, du tri et du recyclage des déchets d'emballages ménagers en Belgique.

Les entreprises mettant des produits emballés sur le marché paient une contribution à Fost + qui veille à ce que cet argent soit destiné à des programmes de collecte, de tri et de recyclage des déchets d'emballages ménagers. Dans ce cadre, puisque l'on retrouve ces déchets dans la nature et que, de surcroît, Fost + bénéficie de réserves financières non négligeables, ne serait-il pas envisageable de les faire participer financièrement à ces collectes ?

Quid d'une prise en charge du salaire d'un ou de plusieurs agents communaux en fonction de la taille de la commune, que soit ainsi pris en charge les agents dont la tâche est de collecter et trier les dépôts sauvages d'immondices ?

Monsieur le Ministre, quelle est votre position sur cette idée qui a été soulevée par plusieurs élus locaux ? D'avance je vous remercie pour votre réponse.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Je remercie M. le Député pour sa question. Comme déjà évoqué dans la réponse à de nombreuses questions parlementaires sur ce sujet, une étude attribuée au bureau d'études RDC Environnement et s'échelonnant en trois phases est terminée.

Le rapport, les conclusions, les recommandations sont disponibles sur le portail Environnement de la région.

J'ai déjà développé les conclusions le 28 février dernier, dans une réponse à une question parlementaire de M. Dodrimont. Lors de la première phase de l'étude, conformément aux cahiers des charges, le prestataire a procédé à une analyse bibliographique des études déjà réalisées sur cette question, ainsi qu'à un inventaire récapitulatif des expériences similaires qui ont été menées dans des pays européens, comme l'Allemagne et le Danemark, ainsi qu'aux États-Unis. Cette première étape de défrichage a permis d'identifier divers points d'attention comme, entre autres, les facteurs influençant la performance des systèmes de consigne.

Les informations et les échanges ont considérablement éclairé les complexités de la mise en place du système et ont permis de mettre en évidence les avantages et inconvénients du système de consigne. D'apparence simple et offrant une réponse réelle et efficace au problème de la présence massive des canettes et autres emballages dans les déchets sauvages, la consignation n'en est pas moins un système complexe à mettre en place.

Un des premiers enseignements à tirer de la visite chez nos voisins allemands, que j'avais organisée en décembre dernier, et à laquelle certains d'entre vous ont participé, est que la Wallonie présente un espace géographique trop restreint pour instaurer seule un système de consignation des canettes efficient. Cette question doit être étudiée au minimum à notre échelle nationale.

Un autre enseignement, dont je tire les leçons, est que le fait de limiter la question uniquement aux canettes est de nature à déforcer l'objectif général de privilégier les contenants à usages multiples.

Le cas allemand doit être vu dans sa globalité puisque la consignation ne se limite pas aux seules canettes, mais bien

aux verres et autres bouteilles PET.

Une concertation entre les trois régions et l'État fédéral est indispensable en vue de coordonner les orientations politiques en la matière, d'autant que d'autres dossiers telle que la promotion de la propreté générale, sont liés. J'ai donc fait part de l'étude wallonne à mon collègue fédéral en charge de l'Environnement, M. Wathelet.

De plus, une étude a été menée au plan européen sur cette question. Elle conclut notamment que le mécanisme d'imposition d'une consigne sur les canettes est trop coûteux pour fonder une action au plan européen.

Vous évoquez la question du coût du ramassage des canettes pour les pouvoirs locaux. Dans ce cadre, l'article 13 §1er 12° de l'accord de coopération de 2008 prévoit que Fost Plus contribue annuellement à la politique des régions en matière de prévention et de gestion des déchets d'emballages à hauteur de 50 centimes par an et par habitant. Dans ce cadre, un appel à projets visant à financer des initiatives en matière de propreté publique sera lancé cette année. Le champ d'application de l'appel à projets est en voie de finalisation.

Le programme d'actions défini dans le cadre de la gestion du fonds s'articule autour de la hiérarchie des modes de gestion, à savoir prioritairement la prévention, la réutilisation, le tri et ensuite la lutte contre les déchets sauvages.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, ce projet de consigne des canettes n'est pas du tout abandonné mais c'est plutôt maintenant, au niveau fédéral, en concertation avec mes collègues des autres régions, qu'il est possible d'aboutir à un accord commun ou pas, pour dépasser l'échelle un peu trop restreinte de la seule Wallonie et mettre en œuvre un tel système.

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

M. de Lamotte (cdH). - Monsieur le Ministre, dans votre réponse, il y a deux parties effectivement sur la consigne des canettes. Je pense que je vais d'abord consulter l'étude et voir ce qu'il y a dedans. J'entends les conclusions que vous en tirez, en disant que c'est au niveau du Fédéral de reprendre la balle ou en concertation avec les autres régions. Je vais voir les conclusions de cette étude.

Par contre, sur les 50 centimes que vous évoquez sur les actions de prévention, j'ai bien entendu que le tri et la lutte contre les dépôts sauvages d'immondices sont dans cette dimension d'appel à projets.

Si la formule de consignation de canettes ne peut pas être mise en œuvre rapidement, il faut travailler sur une aide à la collecte et au tri de ces canettes car on sait bien que Fost + dit qu'il y a 98 ou 99% qui sont recyclés mais beaucoup de pourcentages, en ce qui concerne les canettes, sont apportés par la lutte contre les dépôts sauvages d'immondices dans les communes. Donc, la notion de pollueur-payeur n'est plus respectée et celui qui ne pollue pas paie, in fine, comme je l'évoquais.

Donc, il faut utiliser ces 50 centimes qui existent chez Fost +, 50 centimes par an j'imagine, pour les actions de prévention, de tri, de collecte, et caetera.

Je vais vraiment revenir sur le sujet par rapport à cette somme importante. Je pense qu'on a déjà répondu à cette question et je parle aussi de réserves financières dans ma question, Monsieur le Ministre.

M. le Président. - Il me semble que les cinq millions d'euros ne dorment pas chez Fost + mais ronflent assez fort si j'en crois M. Borsus qui n'arrête pas de répéter le bruit que ces cinq millions d'euros sont en train de faire.

(Réaction de l'assemblée)

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Il vaut mieux que l'argent dorme plutôt que d'être gaspillé.

M. de Lamotte (cdH). - Je pense qu'il vaut mieux que cette somme soit utilisée à bon escient.

INTERPELLATION DE M. DE LAMOTTE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RECOURS INTRODUIT PAR ARCELORMITTAL CONTRE LA RÉGION AFIN DE RÉCUPÉRER DES QUOTAS DE CO_2 »

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RECOURS INTRODUIT PAR ARCELORMITTAL CONCERNANT LES QUOTAS DE CO_2 »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit par ArcelorMittal contre la région afin de récupérer des quotas de CO_2 » et la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit par ArcelorMittal concernant les quotas de CO_2 ».

La parole est à M. de Lamotte pour développer son interpellation.

M. de Lamotte (cdH). - Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, vous le savez, c'est un dossier que l'on suit depuis plusieurs années et pour lequel je vous ai interrogé, vous et le gouvernement en charge de cette matière, que ce soit le ministre de l'environnement ou le ministre de l'économie, et ce, dès 2010, sur le sujet des quotas de CO_2 et leur revente par ArcelorMittal. Hélas, c'est aussi un dossier où on doit généralement constater que les craintes, inquiétudes et mises en garde passées se trouvent trop souvent confirmées par la suite.

Dès lors, je souhaite revenir aujourd'hui sur la nouvelle exigence de la direction d'ArcelorMittal. Après en avoir imposé beaucoup d'autres à l'égard de ses employés, mais aussi de la région, voilà en effet qu'ArcelorMittal aurait introduit, selon le journal *L'Écho*, un recours pour récupérer environ 1,352 million de quotas sur 2008-2012 destinés au haut fourneau 6 pour 2012, alors que ce haut fourneau est à l'arrêt et qu'ArcelorMittal a bel et bien annoncé la fin définitive de la phase à chaud de Liège. En outre, si cette exigence devait être rencontrée par le Gouvernement wallon, elle coûterait à la région près de sept millions d'euros, alors qu'on sait par ailleurs les contraintes budgétaires qui pèsent sur nos finances régionales, comme partout en Europe.

Bref, on l'aura compris, je trouve ArcelorMittal assez culotté, si vous me passez l'expression ! Tout d'abord, le fait de réclamer des quotas pour un outil à l'arrêt reste quand même un peu particulier… À la base, ces quotas étaient prévus comme étant des « droits de polluer » devant amener les entreprises à chercher à diminuer leurs émissions : il semble ici qu'on ait totalement raté la cible initiale ! Qu'en est-il réellement ? Comment peut-on apporter une solution à ce détournement du système ? Quelles réformes doit-on encourager au niveau européen ?

Mais, d'une certaine manière, c'est là encore un aspect relativement mineur de ce dossier. En effet, on le sait, la crise mondiale a fait chuter la production d'acier en Europe et, en parallèle, le marché des quotas de CO_2 s'est effondré suite, entre autres, à la surallocation de ces quotas.

Toutefois, je suis bien davantage interpellé par cette exigence d'ArcelorMittal - obtenir ces quotas de CO_2 pour un outil à l'arrêt et qui ne devrait plus redémarrer -, alors que, dans le même temps, ArcelorMittal tire de plantureux bénéfices de la revente de quotas de CO_2 réclamés avec véhémence et obtenus gratuitement auprès des pouvoirs publics, qu'ils soient européens, belges ou wallons. Ainsi, dans son rapport annuel 2011, la société indique avoir réalisé un gain net de 93 millions de dollars grâce à la vente de quotas de CO_2. Selon *L'Écho*, entre 2005 et 2010, le groupe aurait en effet économisé 156 millions de tonnes de quotas d'émissions de CO_2 grâce à la mise en sommeil de plusieurs de ses installations en Europe, soit un gain potentiel de 1,1 milliard d'euros !

Monsieur le Ministre, pouvez-vous confirmer ces chiffres ? Combien ArcelorMittal a-t-il accumulé de quotas de CO_2 « en réserve » ? Combien en a-t-il revendu ? Pour quels bénéfices ? Pouvez-vous me détailler les divers quotas de CO_2 obtenus par ArcelorMittal en Wallonie de manière globale, mais aussi par année depuis les débuts du système d'allocation ? À combien cela se chiffre-t-il ? Quel en a été l'impact budgétaire jusqu'à présent pour la région ?

Pour faire court, on constate donc qu'ArcelorMittal a fait miroiter à certains la réouverture et la relance des hauts fourneaux précédemment condamnés. Pour ce faire, il a exigé des quotas de CO_2, ceux-ci lui ont été octroyés. Les hauts fourneaux ont rouvert ensuite par intermittence - au total à peine quelques mois sur quatre ans - pour être à nouveau mis sous cocon jusqu'à aujourd'hui. Tout au long de cette période, le groupe a exigé chaque fois davantage de la part des travailleurs, notamment en matière de flexibilité et de compétitivité pour, de toute façon, finir par annoncer la fermeture définitive du « chaud » liégeois.

Parallèlement, ArcelorMittal revendait et revend encore ses quotas de CO_2 - obtenus gratuitement ? Contrairement à Duferco à Carsid, ce n'est pas vraiment pour payer le chômage économique des travailleurs en s'activant pour chercher

un repreneur et tenter de garantir un avenir à l'activité, au contraire ! Enfin, après avoir annoncé sa volonté de fermer définitivement le « chaud », ArcelorMittal introduit un recours pour obtenir de la région le solde restant des quotas de la période 2008-2012. Comme le chaud est fermé, c'est donc probablement à nouveau pour revendre ceux-ci.

Comment la direction d'ArcelorMittal ne voit-elle pas de problème dans le déroulement de cette séquence ? Soit elle ne se rend pas compte de la réalité, soit on peut dire qu'elle assume jusqu'au bout son cynisme le plus complet. En tout cas, elle est fameusement culottée ! Partagez-vous l'analyse, Monsieur le Ministre ? J'aurais souhaité vous entendre à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, malgré tout, le diable se cache dans les détails et particulièrement dans les détails juridiques. Dans le cas présent, la direction de la société a très sûrement « bétonné » son dossier. Elle évoque ainsi les obligations de la directive européenne, des courriers de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat, des décisions du gouvernement. Elle parle de discrimination par rapport au traitement de Duferco-Carsid. Elle indique avoir reçu des assurances à propos de l'octroi de ces quotas.

Que répondez-vous aux divers arguments d'ArcelorMittal ? Que dit la Région wallonne dans ce dossier ? Pouvez-vous nous assurer que nous sommes « inattaquables » d'un point de vue juridique dans la gestion de toute cette affaire ? Avez-vous une analyse juridique externe servant de base à l'argumentation ? Si oui, pouvons-nous prendre connaissance de cette analyse ?

M. le Président. - La parole est à Mme Defraigne qui a souhaité se joindre à l'interpellation.

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la question formulée par M. de Lamotte est très complète et envisage tous les aspects. Nous avons effectivement les mêmes lectures et les mêmes sources.

Sur l'aspect juridique des choses, je voudrais savoir si le recours est recevable ou non. Apparemment, il a été considéré comme recevable par la commission d'avis, mais il semble que les juristes consultés par la région aient, le cas échéant, un autre avis.

Sur le fond, la question a été posée. Y a-t-il, à votre estime ou non, méconnaissance de la directive européenne qui imposerait de statuer au plus tard le 28 février ? Le groupe ArcelorMittal reproche à la région d'avoir violé le principe de bonne administration. Je pense que cela vaudrait la peine, ici, devant notre commission, comme M. de Lamotte vous l'a demandé, d'avoir l'analyse juridique précise de la région, du gouvernement, s'il y a possibilité ou non, de contrer ArcelorMittal.

Cela, c'était pour l'aspect juridique. Je vous remercie pour les éclairages que vous allez nous fournir, du moins je l'espère.

Au-delà de cela, on peut s'interroger – c'est pour les aspects politique, économique et de stratégie du groupe Mittal – sur cette façon que le groupe a d'aller de l'avant et de ne pas se cantonner dans une position attentiste. Je sais que les quotas, c'est vous, mais je m'apprêtais à poser la question aussi à M. le Ministre Marcourt. On m'a aimablement renvoyée chez vous. Il y a 15 jours, en séance publique, M. le Ministre Marcourt a été interpellé par plusieurs collègues sur Arcelor. Il a répondu pour la 30e fois sur ce sujet. On a l'impression qu'il y a une dichotomie, une différence d'attitude entre le Gouvernement wallon qui se fait très discret par rapport à ArcelorMittal, qui est dans une position attentiste. Quand on l'interroge, le gouvernement répond « Nous sommes dans la phase 1 de la loi Renault, donc patientons, peut-être l'employeur va-t-il revenir sur sa position, sa décision de fermeture, même s'il ne semble pas donner de signaux ». Nous n'avons évidemment pas tellement d'informations sur la stratégie du Gouvernement wallon.

En revanche, ici, on a le sentiment qu'ArcelorMittal va de l'avant. M. de Lamotte a parlé de cynisme dans cette attitude, mais ce n'est évidemment pas un hasard, ce n'est évidemment pas par distraction qu'ArcelorMittal assigne ou montre les dents maintenant sur cette question.

Comment contrer ce recours ? Dans quelle mesure s'inscrit-il dans une stratégie globale ? Comment le gouvernement dans son ensemble – je sais que vous n'êtes pas le porte-parole du gouvernement – entend-il négocier et porter le fer – sans mauvais jeu de mots - avec ArcelorMittal, parce que cela va déterminer l'avenir de notre sidérurgie et l'avenir de la région tout entière ? On a vraiment l'impression qu'il y a deux attitudes différentes : une attitude un peu passive, attentiste et, de l'autre côté, ce groupe qui, peut-être cyniquement, mais sans état d'âme, fonce et ne va faire aucun cadeau à la région.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame et Monsieur les députés, même si vous suivez ce dossier depuis de nombreuses années, je pense que certains éléments historiques doivent être rappelés. Il faut aussi dire que c'est un dossier particulièrement complexe à plusieurs étages, à plusieurs niveaux d'interaction, y compris sur la question des quotas.

Lors de l'élaboration du plan d'allocation wallon 2008-2012, dans un premier temps, il était prévu que les installations du «chaud» de Liège ferment à partir de 2009. C'est pourquoi les tables d'allocations de ce plan, que je tiens à votre disposition, ne prévoyaient pas d'allocation pour les installations du chaud au-delà de 2009. En tout, la région a accordé à ArcelorMittal exactement 8 048 648 millions en quotas pour ses installations. Il faut aussi rappeler que les quotas alloués initialement aux entreprises sont générés et non achetés par les autorités. Ils n'engendrent donc pas de coût pour la région. Prétendre l'inverse revient à méconnaître le fonctionnement du système d'échange des quotas d'émission de gaz à effet de serre.

L'annonce de la réouverture de la phase à chaud intervient en mai 2007. Pour couvrir les émissions supplémentaires liées au fonctionnement des deux hauts fourneaux sur la période, il était nécessaire d'accorder une allocation de quotas non comptabilisées dans le plan d'allocation initial. Ce complément ne pouvait être accordé que par l'intermédiaire du (haut fourneau 6), seule installation qui pouvait prétendre à un statut de « nouvel entrant ». Le plan comprend donc une annexe 5a qui mentionne plusieurs installations relevant de la catégorie « nouveaux entrants devant être alloués en 2008 » dont il est prévu qu'elles seront allouées au fur et à mesure de l'alimentation de la réserve. L'une de ces installations est bien « ArcelorMittal Haut Fourneau 6 ». La table prévoit l'allocation de 700 000 quotas en 2008, un million en 2009, et 3.7 millions pour les années suivantes, pour un total de 12, 9 millions.

En janvier 2009, le Gouvernement wallon prend une première décision sur les nouveaux entrants 2008 et prend un arrêté d'allocation qui comprend une allocation de 700 000 quotas pour le HF6 en 2008 et la mention « *to be allocated next years* » puisque ce sont des tableaux remplis en anglais pour la commission, pour les années suivantes. La commission rejette cependant cette décision au motif que cette allocation n'est pas conforme aux méthodologies définies dans le plan national belge d'allocation.

Le Gouvernement wallon de l'époque décide d'attaquer cette décision de la commission et introduit en juin 2009 deux requêtes : l'une en procédure accélérée, l'autre en procédure classique, pour obtenir son annulation. La requête en procédure accélérée est abandonnée en juillet 2009.

C'est donc là que se situe le dossier quand je prends mes fonctions à l'environnement.

Au cours de la période, on a pu assister au redémarrage et à l'arrêt successif des outils du chaud de Liège, pour finalement arriver en octobre 2011, à l'annonce de la fermeture de la phase à chaud de Liège et à l'enclenchement de la procédure Renault. Sur les cinq ans de la période, le HF6 aura fonctionné huit mois. Le (haut fourneau B) aura fonctionné 31 mois, dont 15 en 2010 et en 2011, période pour laquelle, je le rappelle, il n'était pas prévu de quotas dans le plan d'allocation initial.

Dans un premier temps, le gouvernement confirme l'allocation de 12 millions de tonnes de CO_2 à ArcelorMittal en mars 2010. Cependant, cette décision nécessite notamment la mise en œuvre de la décision du comité de concertation de février 2008, qui est extrêmement complexe. Elle n'est donc pas exécutée avant septembre 2011, date à laquelle le gouvernement, constatant l'arrêt successif des outils, décide de revoir le volume des quotas à la baisse et charge l'Agence wallonne de l'air et du climat de déterminer de commun accord avec ArcelorMittal le montant des droits d'émission qui lui seront alloués sur la période 2008-2012, sur base des émissions vérifiées de 2008 à 2010, et des estimations pour 2011 et 2012.

Suite à l'annonce de la fermeture de la phase à chaud, aucune suite n'est finalement donnée à ces contacts entre l'AWAC et ArcelorMittal.

En résumé, sur la période 2008-2012, ArcelorMittal a reçu en Wallonie huit millions de quotas pour ses installations du chaud. Aucun autre quota n'a finalement été alloué, ce qui place - c'est peut-être le plus important - clairement les installations de Liège en sous-allocation sur cette période. Il y a eu donc plus d'activité industrielle que de quotas alloués. Quotas qui, je le répète, n'ont rien coûté à la région puisque c'étaient des quotas qui étaient attribués gratuitement. L'impact budgétaire de ces quotas était nul.

Venons-en au recours d'ArcelorMittal qui est tout récent, il est introduit le 19 mars dernier. ArcelorMittal réclame 1 352 000 quotas pour couvrir les émissions réelles du «Renory de Liège » pour la période 2008-2012. Ce volume correspond en effet à ce qu'il lui manque pour couvrir ses émissions vérifiées en 2011. Il y a donc une certaine logique, on peut évidemment mettre en cause la demande dans le contexte, mais en tout cas, il y a une certaine logique puisque ce sont les quotas qui leur manquent par rapport à l'activité désormais vérifiée, qui a eu lieu pendant la période donnée.

Il a donc dû, pour être conforme au droit européen, se procurer ces quotas pour pouvoir les rendre à l'autorité compétente avant le 30 avril 2012.

Conformément au décret du 10 novembre 2004, la commission de recours a donc reçu le recours, la commission ad hoc s'est réunie le 4 avril 2012. Elle estime que l'arrêté du gouvernement du 29 janvier 2009 crée un droit dans le chef d'ArcelorMittal de voir le HF6 alloué à concurrence de 700 000 quotas pour la période 2008-2012.

Constatant l'absence d'arrêté d'allocation – après avoir reçu cet avis de la commission de recours – décidant de l'allocation initiale de quotas à l'installation concernée, j'ai toutefois proposé au gouvernement, qui m'a suivi, de déclarer ce recours irrecevable. Ce n'est pas un avis d'avocat comme vous l'évoquiez. C'est désormais la décision du gouvernement de considérer que ce recours est irrecevable. C'est la décision du 10 mai dernier. Elle est pleinement en ligne avec le droit européen.

Vous verrez, même si je conviens qu'il s'agit d'un dossier particulièrement complexe, que si ArcelorMittal a pu accumuler des quotas au cours de la période 2008-2012, ce n'est pas au travers de quotas attribués par la Wallonie. La Wallonie a clairement sous-alloué les installations en Wallonie, c'est autre chose à l'échelle européenne, mais ce ne sont pas des quotas wallons. Je voudrais aussi rappeler que la Commission européenne a déjà profondément revu le système d'échange de quotas pour pallier ces dérives, en adoptant la directive 2009/29/CE, dont je vous présenterai prochainement les textes de transposition.

Ce genre de situation, bien entendu, ne se présentera plus à l'avenir de la même façon.

Pour le reste, pour revenir sur une question plus générale, je pense que c'est d'abord le ministre de l'économie qui répond sur ce genre de question par rapport à l'avenir du dossier. En ce qui me concerne, je fais évidemment tout pour que les législations wallonnes soient respectées, que ce soit pour la question du quota ou pour la législation du décret Sols. En effet, nous avons déjà signalé à plusieurs reprises - et nous nous y préparons -, en fonction de ce qui sera décidé pour l'avenir avec une éventuelle reprise d'activité sur les sites, il est bien entendu qu'ArcelorMittal devra pouvoir assumer la remise en état des lieux, comme c'est prévu par la législation. Il est clair que la Wallonie fera valoir ses droits à ce niveau. Mais, à ce stade, c'est prématuré de savoir dans quel type de négociation on se trouvera avec Arcelor ou avec d'autres intervenants économiques.

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

M. de Lamotte (cdH). - Une réplique, en remerciant, Monsieur le Ministre, pour l'explication. Je pense que c'est tout à fait intéressant à connaître et à découvrir. Je souhaiterais vous remercier de nous avoir informés de la décision du gouvernement du 10 mai par rapport aux quotas et périodes de référence les concernant.

Effectivement, j'entends bien cette problématique de quotas et je pense que le dossier n'est pas clôturé par la décision du gouvernement. La position de la région apparaît relativement claire. Je relirai avec beaucoup d'attention votre réponse. Toutefois, reste la problématique du futur du site, de la société et de la poursuite ou non des activités et de leur nature éventuelle.

Je resterai attentif à cette question et on se reverra pour la suite en ce qui concerne ces quotas.

M. le Président. - La parole est à Mme Defraigne.

Mme Defraigne (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les données techniques et ces explications. Ce qui me chiffonne, c'est qu'en vous entendant, on semble partir du principe que la réclamation d'Arcelor est fondée. Dans ce que vous expliquez, on a l'impression que, finalement, vous suivez ce que la commission d'avis a exprimé : Arcelor a droit à ses quotas.

Dès lors, en prenant l'option de dire que le recours est irrecevable, et j'imagine que des avis juridiques ont précédé cette décision, le gouvernement prend l'initiative d'agir frontalement contre la commission d'avis. Cette position nous expose quand même à des recours de la part d'Arcelor. Même si vous dites que c'est irrecevable, c'est une décision administrative, le Conseil d'Etat pourrait être d'un avis différent et on pourrait, éventuellement, devoir faire face à une une action en dommage et intérêt pour récupérer les six à sept millions d'euros.

N'est-ce pas reculer pour moins bien sauter et se retrouver avec un autre risque ? Vous me direz que la situation sera peut-être meilleure quand la question aura été tranchée judiciairement ou administrativement. Cependant, ne risque-t-on pas plutôt de se retrouver avec un procès sur les bras, dans une position où il faudra transiger, d'une manière ou d'une autre, et trouver un accord avec Arcelor alors que nous l'aurons alors encore un peu plus placé en position de force par rapport au gouvernement et surtout par rapport à la région ?

Je ne dis pas que les choses n'ont pas été respectées par la région, mais je pense que là, on se met la tête sur le billot par rapport à la stratégie d'Arcelor qui, soit va gagner son procès à terme, soit en fera un instrument de négociation. C'est le danger que j'entrevois en vous entendant. Par vos propos, on peut penser que leur recours est quand même fondé.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Le calcul est fondé mais le recours est considéré comme irrecevable par le gouvernement. Après, les batailles juridiques, vous savez comme moi, qu'elles peuvent être longues.

Mme Defraigne (MR). - Oui, mais « considéré comme irrecevable », vous connaissez les fictions juridiques, « considéré comme » ne veut pas dire la même chose.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est ce que je dis, tout est plaidable.

Mme Defraigne (MR). - Dès lors, je vous souhaite bien du plaisir pour la suite.

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

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

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA GESTION DU BOIS COMME DÉCHET »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « la gestion du bois comme déchet ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, dans notre société, le bois est utilisé à de nombreuses tâches, mais il arrive un moment où il doit être géré comme un déchet.

De plus, il faut bien avoir à l'esprit que durant « leur vie active », les bois auront été traités pour résister à divers éléments tels que l'eau, le feu ou encore les insectes.

Ce bois peut être collecté dans un parc à conteneur ou pris en charge par une société privée de gestion des déchets. Mais ce n'est pas pour cela qu'il disparaît.

Son traitement, en tant que déchet, peut prendre plusieurs formes :

- le recyclage, par exemple dans la production de panneaux de bois ;
- la transformation en combustibles après avoir été broyés ;
- la mise en centre d'enfouissement technique.

Pouvez-vous me dresser une liste des différents modes de gestion du bois, traité ou non, comme déchet ? Y a-t-il des usages de bois traités qu'il faut préférer à d'autres ? Avez-vous été appelé à statuer sur des dossiers de recyclage, de valorisation, de transformation, d'enfouissement ou d'autres usages de bois traités ?

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, les déchets constitués de bois sont effectivement collectés par le biais de deux filières principales : les parcs à conteneurs et les sociétés privées de gestion des déchets. En ce qui concerne la gestion de déchets de bois, il en existe trois classifications commerciales.

La première catégorie, appelée « bois de classe C », concerne l'ensemble des bois fortement traités, imprégnés ou souillés. Ces bois contiennent des produits dangereux comme la créosote ou des métaux lourds tels que le chrome, le cuivre, l'arsenic, ... Cette catégorie est donc valorisée en incinération industrielle spécialisée avec récupération d'énergie.

La deuxième catégorie, appelée « bois de classe B », concerne les déchets de bois faiblement traités, c'est-à-dire traités en surface par des produits considérés comme peu dangereux. Ils sont généralement valorisés dans des installations de combustion de bois avec récupération d'énergie.

L'intérêt écologique et économique d'une valorisation matière pour cette catégorie de bois est fonction des incidences des opérations préalables nécessaires comme notamment le nettoyage des colles, vernis ou autres traitements de surface.

La troisième catégorie est appelée « bois de classe A ». Elle concerne l'ensemble des déchets de bois non traités. Cette catégorie peut entrer directement dans les filières de valorisation matière.

La collecte sélective du bois provenant des ménages sur les parcs à conteneurs a débuté dans les années 90 et s'est généralisée à toutes les intercommunales en 2004. Le gisement collecté était à cette époque de 63 620 tonnes.

En 2011, c'est environ 107 500 tonnes de bois de tout type qui ont transité par les parcs à conteneurs de Wallonie.

Pour la plupart des déchets de bois d'origine ménagère, l'étude sur l'évaluation de la politique régionale relative aux parcs à conteneurs menée par RDC dans le cadre de l'évaluation du plan wallon des déchets - Horizon 2010 a démontré que la catégorie de bois A ne représente que 5% du flux de bois collecté en mélange.

Elle met également en évidence le fait qu'il est difficile de distinguer le bois A du bois B, et qu'une étape de tri supplémentaire peut être nécessaire afin de garantir la qualité des matériaux récupérés.

De plus, elle soulève la problématique de la surface disponible sur les parcs à conteneurs afin d'assurer la mise en place d'une telle collecte. La généralisation de collectes sélectives des bois de type A et B n'est donc, pour l'instant, pas retenue à ce stade.

Le plan d'investissements publics en matière de gestion des déchets actualisé en 2009 intègre des unités de tri-broyage disposant d'une ligne de prétraitement du bois. C'est le cas du site intégré de gestion des déchets érigé par l'intercommunale du BEP à Floreffe et du centre de tri de Mont-Saint-Guibert, pour l'intercommunale du Brabant wallon, destiné au prétraitement des encombrants collectés dans le Brabant wallon. Une subsidiation régionale est prévue en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2007.

Il est à noter que d'autres intercommunales ont participé au développement de filières propres, comme Recybois.

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

M. Stoffels (PS). - Je tiens tout simplement à remercier M. le Ministre pour le caractère exhaustif de l'information qu'il vient de me donner. C'est évidemment un sujet qui a une certaine importance puisque je sais aussi que des bois traités – je ne sais pas de quelle catégorie – réapparaissent dans la production de panneaux de bois ou sont éventuellement utilisés comme matière dans des unités de cogénération.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ANNULATION DU PERMIS POUR LA CANALISATION DE GAZ RELIANT LA CENTRALE ÉLECTRIQUE DE MARCINELLE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « l'annulation du permis pour la canalisation de gaz reliant la centrale électrique de Marcinelle ».

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

M. Borsus (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais pouvoir faire le point avec vous concernant ce dossier qui a connu des développements si j'en crois les médias de ce matin. Je me permets de rappeler quelques-uns des éléments de l'historique puisque nous parlons de la canalisation de gaz reliant la centrale électrique de Marcinelle.

Enel et Duferco ont investi lourdement à Marcinelle en vue d'ériger une centrale TGV de 400 mégawatts de puissance. La saga de cette centrale est surtout liée à la canalisation de gaz de Fluxys permettant d'alimenter la centrale.

La conduite de gaz longue de 27 kilomètres est largement contestée par les riverains et les autorités communales

concernées. On sait qu'en la matière, les gens souhaitent que le principe de précaution, surtout depuis les tragiques événements survenus dans notre région, soit scrupuleusement respecté, de manière à ce qu'il n'y ait directement ou potentiellement aucun risque et aucun accroissement de l'exposition au risque pour les gens.

Tant les arrêtés royaux pris par Monsieur le Ministre Magnette que les arrêtés octroyant le permis unique ont été contestés au Conseil d'Etat.

Dans un arrêt rendu le 13 avril 2012, le Conseil d'Etat a annulé le permis pris par M. le Ministre en date du 5 juillet 2010. Cet arrêt marque un important tournant dans cette saga car il menace tout simplement la viabilité de la centrale TGV.

Quels sont les éléments de la décision du Conseil d'Etat ? Comment est-on arrivé à cette situation ? Comment expliquer ce blocage qui, en même temps, ne répond pas aux attentes des riverains et de communes traversées et met en difficulté un important investissement ? Les autorités communales ont été actives en la matière ; elles ont porté la voix de leurs citoyens et elles ont relevé des lacunes importantes, graves même, dans l'arrêté du permis. Ces éléments de lacune concernent singulièrement la sécurité que j'évoquais il y a quelques instants. Et le Conseil d'Etat a fait droit aux réclamants, comme nous le savons.

Par ailleurs, quelle est l'analyse que vous faites, Monsieur le Ministre, de la décision prise par le Conseil d'Etat ? On sait par ailleurs que le secteur dénonce un certains nombre d'incertitudes liées au permis délivré.

Comment n'a-t-il pas été possible d'intégrer de façon beaucoup plus importante, plus opérationnelle, la préoccupation des riverains ?

Par ailleurs, élément d'actualité complémentaire, puisque suivant l'écho qu'en donne *La Dernière heure* de ce matin, il apparaît qu'un procès-verbal avec constat d'infraction aurait été dressé concernant le maintien de travaux qui n'ont pas fait l'objet d'un permis d'urbanisme. Il semblerait que vous auriez décidé de délivrer un nouvel arrêté.

Je souhaite, dès lors, vous demander confirmation de ces différents éléments. De plus, M. Stoffels l'a encore évoqué tout à l'heure, la Région wallonne s'est dotée d'une législation en matière d'infractions d'urbanisme. Cette législation, dès l'instant où la notification d'un constat d'infraction a été faite à la personne, aux autorités ou aux sociétés concernées, prévoit une procédure très claire en matière de suivi éventuel de ces dossiers où un constat d'infraction a été dressé. Qu'en est-il par rapport à l'application de cette législation ?

Comment pouvez-vous expliquer aujourd'hui que vous n'entendiez pas, à nouveau, les réclamations formulées par les riverains ? Après Ghislenghien et au vu d'un certain nombre d'incertitudes, je pense qu'on doit accorder une attention toute particulière à ces riverains. On le sait, nous sommes amenés, par l'autorité communale, à rendre des avis concernant les canalisations placées par Fluxys. Ce fut encore le cas assez récemment, notamment avec des renforts de canalisations dans certains endroits de Wallonie. Ce principe de précaution doit nous animer et doit évidemment être une ligne de conduite absolue lorsqu'on délivre des permis.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député. Je dois vous avouer que je ne comprends pas ce que vous me reprochez. Est-ce de bloquer le dossier ou est-ce de donner le permis ? À force de me reprocher tout et son contraire, cela devient assez peu compréhensible.

M. Borsus (MR). - Il n'y a pas de reproche dans mon propos, il y a des questions et l'expression d'un certain nombre de préoccupations. Je vous rassure, Monsieur le Ministre, quand on prend une décision, souvent c'est une forme d'équilibre raisonnable entre des préoccupations. Toute la question est de voir où vous mettez le curseur de la préoccupation raisonnable de cet équilibre. Mais il n'y a pas de reproche dans mon propos. Quand je fais des reproches - il y en a assez à exprimer dans un certain nombre de départements, vous en conviendrez, je ne suis pas le seul à le faire -, ce sont vraiment des reproches d'une autre nature. Ma question était une véritable question, comme vous l'avez entendu.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Que les décisions soient des équilibres, c'est une évidence, et particulièrement dans l'octroi de permis. Il faut bien distinguer les différents types d'autorisation. On a ici une conduite de gaz qui doit disposer de trois autorisations différentes : une autorisation de transport, une déclaration d'utilité publique et un permis d'urbanisme.

Comme vous l'avez très justement relevé, l'arrêté royal déclarant la canalisation d'utilité publique, du ressort du Fédéral, ainsi que le permis d'urbanisme ont tous les deux été attaqués par la Commune de Montigny-le-Tilleul au

Conseil d'État et ont été annulés par ce dernier.

L'autorisation de transport n'a, quant à elle, jamais été attaquée devant le Conseil d'État. Or, la question de la sécurité de la conduite de gaz relève principalement de cette autorisation. On ne peut faire croire que le Conseil d'État annule pour des raisons de sécurité. Vous savez, comme moi, qu'il ne juge pas sur le fond et que la question de la sécurité est essentiellement liée à l'autorisation de transport.

La déclaration d'utilité publique et le permis d'urbanisme ont été annulés par le Conseil d'État pour un défaut de motivation en ce qui concerne l'utilité publique de la canalisation en lien avec celle de la centrale TGV concernée.

Après analyse des arrêts rendus par le Conseil d'État sur la déclaration d'utilité publique et sur le permis d'urbanisme, et compte tenu de la réfection de la déclaration d'utilité publique par le Ministre Wathelet, mes services ont conclu à la possibilité d'une réfection de l'arrêté octroyant le permis d'urbanisme répondant à l'enseignement du Conseil d'État.

J'ai donc repris un arrêté d'octroi le 16 mai 2012, soit moins d'un mois après avoir reçu l'arrêt. Je ne peux donc certainement pas craindre que l'on fasse état d'un quelconque blocage en ce qui me concerne. Le message est extrêmement clair et cohérent par rapport à la décision initiale.

En vertu de l'indépendance des polices administratives, les questions relatives à la sécurité au sens strict ne relèvent pas du permis d'urbanisme mais bien de l'autorisation de transport. Elles ne font d'ailleurs pas l'objet de l'arrêté d'annulation pris par le Conseil d'État.

Ce n'est effectivement pas un permis facile. Espérer que les riverains soient enchantés d'avoir une conduite de gaz qui passe à proximité de chez eux est irréaliste. C'est donc difficile pour tout le monde. Il y a de toute évidence un intérêt général qui doit être rencontré dans la sécurité et en respectant les différentes préoccupations. Dès lors, lorsque j'ai été amené à statuer sur ce permis, j'ai longuement analysé les incidences du projet sur l'environnement au sens large, qui sont du ressort du permis d'urbanisme. À ce titre et suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, j'ai exigé de Fluxys des éléments d'information complémentaires, notamment en lien avec la présence d'une carrière à proximité de la conduite. J'ai, en conséquence, assorti le permis de nombreuses conditions.

Ces précautions, combinées à l'autorisation de transport, démontrent à suffisance que la question de la sécurité a été correctement appréhendée et que ces aspects ont été « bétonnés », pour reprendre votre expression, n'en déplaise à l'analyse des autorités communales.

Par contre, vous vous inquiétez de la viabilité de la centrale, des inquiétudes des investisseurs et de l'attractivité de la Wallonie. C'était tel quel dans votre intervention écrite. À cet égard, il me semble essentiel de vous informer – mais vous l'avez vous-même évoqué – que, par courrier recommandé daté du 9 mai 2012 et réceptionné en mon cabinet le 11 mai 2012, la Commune de Montigny-le-Tilleul, par le biais de son secrétaire communal et sa bourgmestre, m'indique que les services de police ont dressé un constat d'infraction en conséquence de quoi, la commune me demande tout bonnement de ne pas délivrer de permis d'urbanisme à défaut d'un jugement ou du paiement de l'amende transactionnelle. C'est un permis pour lequel les travaux ont été réalisés sur base d'un permis qui existait. Je voudrais simplement qu'on mesure ce qu'on appelle des blocages, des complexités administratives ou des insécurités pour les investisseurs, et cætera.

Mme Cornet semble par ailleurs avoir perdu de vue que l'existence d'une infraction requiert trois éléments :

- l'élément légal, c'est-à-dire qu'il faut un texte pour ériger un comportement en infraction ;
- l'élément matériel, cela consiste dans l'accomplissement d'un acte prohibé ;
- et l'élément moral, c'est-à-dire qu'il faut l'intention de commettre une infraction, ce dont on peut douter en l'espèce, puisqu'un permis existait au moment où les travaux ont été réalisés.

Enfin, la demande de permis ayant été introduite avant que les services de police ne dressent le procès-verbal, celui-ci n'en affecte pas la recevabilité.

Mme Cornet ne semble pas partager les préoccupations qui sont les nôtres, à savoir la viabilité de la centrale et la sécurité, tant physique que juridique.

Je prends cette intervention pour une démarche intempestive de la commune qui ne fait qu'augmenter l'incertitude pour les investisseurs et l'insécurité juridique de la procédure, ce qui me paraît particulièrement contradictoire avec un certain nombre de discours que l'on peut entendre sur l'attractivité en Wallonie et la défense de l'intérêt général.

Pour ce qui me concerne, j'ai été parfaitement cohérent et je pense avoir été jusqu'au bout de tout ce qui était

possible dans le cadre de mes prérogatives. Je le répète, il y a trois autorisations différentes, je n'interviens pas sur toutes. J'ai été très attentif aux conditions de sécurité émises. J'ai donc remotivé, en tenant compte de l'enseignement du Conseil d'État, une nouvelle décision sur base de cet arrêt du Conseil d'État.

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

M. Borsus (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments de réaction et d'analyse que vous m'exposez. Je trouve votre lecture des textes portés par la majorité précédente en matière d'infraction d'urbanisme assez curieuse.

Comment considérez que vous ajoutiez des conditions que je ne trouve ni dans la loi, ni dans notre CWATUPE, concernant une infraction d'urbanise ? Parce qu'on a un dossier particulier et que vous estimez devoir réagir, on fait une lecture qui est tout à fait différente de celle qu'on applique à tous nos concitoyens par rapport aux infractions d'urbanisme ! Concrètement, la définition d'une infraction d'urbanisme, c'est l'érection ou le maintien d'ouvrages, de constructions, sans avoir obtenu au préalable le permis d'urbanisme requis.

Y a-t-il eu un procès-verbal dressé à la suite de ce constat ? Y a-t-il eu notification ? Ce sont des règles très claires. Les juristes apprécieront, mais j'ai la conviction que ce dossier est loin d'être terminé.

Je pense qu'il y a eu une grande liberté prise par rapport à la règle telle que la Région wallonne l'applique elle-même vis-à-vis des citoyens.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Liberté de qui ?

M. Borsus (MR). - Liberté au moment de la délivrance du permis, du nouveau permis. On n'est pas obligé de me croire, mais je pense suivre cette matière de très près et je pense que vous n'étiez pas en situation de délivrer le nouveau permis.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est mieux qu'il n'y ait pas de permis alors.

M. Borsus (MR). - Deuxième élément, soyons très clairs, Monsieur le Ministre, je peux comprendre ces personnes. Celui qui est riverain d'une canalisation, quand il y a de surcroît un problème de carrière aux alentours, est dans une situation délicate. Nous qui sommes des mandataires et des élus locaux entretenant un contact extrêmement direct avec les gens, nous ne pouvons que les comprendre. Aller plaider une telle installation auprès des gens avec tout ce qui s'est passé et avec une canalisation qui, de surcroît, présente un certain nombre de difficultés additionnelles, est un souci. Vous le comprendrez ! Dès lors, la simple modification des motivations de l'arrêté me paraît une réponse inappropriée.

Je vous fais part de mon analyse actuelle de ce dossier. Il est évident, à mes yeux, qu'il connaîtra encore pas mal de développements.

M. le Président. - La séance est levée.

- *La séance est levée à 13 heures 13 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Hugues Bayet, PS
M. Willy Borsus, MR
Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR
M. Jean-Luc Crucke, MR
Mme Christine Defraigne, MR
M. Michel de Lamotte, Président
M. Xavier Desgain, Ecolo
M. Marc Elsen, cdH
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
Mme Florine Pary-Mille, MR
M. Daniel Senesael, PS
Mme Isabelle Simonis, PS
M. Edmund Stoffels, PS
M. Pierre Tachenion, PS
Mme Graziana Trotta, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

ASENAS	Association des Entreprises et Entrepreneurs en Assainissement des Sols de Wallonie et de Bruxelles
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
AWT	Agence wallonne des Télécommunications
BEP	Bureau économique de la Province de Namur/Agence de développement économique durable en Province de Namur
CET	Centre d'enfouissement technique
Copidec	Conférence Permanente des Intercommunales wallonnes de gestion des Déchets
CVA	coût-vérité à l'assainissement
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
DAR	décret d'autorisation régionale
DPC	Déclaration de politique communautaire
DPR	Déclaration de politique régionale
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
PET	polyéthylène téréphtalate
PPP	Partenariat-Public-Privé
NAPAN	Nationaal Actie Plan d'Action National
RUE	rapport urbanistique et environnemental
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
S.P.G.E.	Société publique de gestion de l'Eau S.A.
SPW	Service public de Wallonie
TGV	Turbine à Géométrie Variable
ZACC	zone d'aménagement communal concerté