C.R.I.C. N° 32 (2011-2012)

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 15 novembre 2011

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

SOMMAIRE

Ouverture de la séance 6

Organisation des travaux 6

Rapports d'activités 2009 et 2010 de la Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières (CRAEC) 6

Désignation d'un rapporteur 6

Audition de M. Calozet, Président de la CRAEC

Orateurs : Mme la Présidente, M. Calozet, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, MM. Senesael, Di Antonio, Mme de Coster-Bauchau, M. le Président, Mme Cremasco, M. Desgain 6

Confiance au rapporteur 14

Rapport annuel 2009-2010 sur la qualité de l'eau de distribution mettant en oeuvre la directive 98/83/CE relative à la qualité de l'eau destinée à la consommation humaine 14

Désignation d'un rapporteur 15

Audition de M. Delloye, Attaché à la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement

Orateurs : Mme la Présidente, M. Delloye 15

Echange de vues

Orateurs : Mme la Présidente, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, MM. Senesael, Di Antonio, Desgain, Dodrimont, Delloye 20

Confiance au rapporteur 25

Organisation des travaux(Suite) 25

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke 25

Présentation de l'étude Tritel sur le rail wallon 25

Désignation d'un rapporteur 25

Exposé de M. le Ministre Henry

Orateurs : Mme la Présidente, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 25

Exposé de M. Nicaise, Chef de projet de l'étude « rail » au bureau d'étude Tritel

Orateurs : Mme la Présidente, M. Nicaise, Mme Defraigne..... 26

Echange de vues

Orateurs : Mme Defraigne, Mme la Présidente, MM. Desgain, Crucke, M. le Président, Mme Cremasco, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, M. Nicaise..... 32

Confiance au rapporteur..... 51

Interpellation et questions orales

Question orale de Mme Simonis à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le tram à Liège » ;

Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le tram à Liège »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Simonis, M. le Président, Mme Cremasco, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 51

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

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, Mme la Présidente, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 57

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la troisième augmentation des tarifs des TEC depuis juillet 2009 »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 58

Question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conclusions du groupe de travail interministériel consacré à l'organisation du transport scolaire »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Reuter, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....61

Interpellation de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la mobilité douce »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....62

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'étude du Centre de Recherches « Lepur » sur la voie d'eau wallonne »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....65

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'extension du parc éolien de Boussu-en-Fagne »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....66

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les noyaux d'habitat »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 66

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « « où doivent s'installer les entreprises para-agricoles ? » »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 68

Question orale de Mme Barzin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la jurisprudence relative à l'approbation des périmètres de remembrement urbain »

Orateurs : M. le Président, Mme Barzin, Mme la Présidente, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 69

Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conclusions des Ateliers du territoire et les suites à y donner »

Orateurs : M. le Président, Mme Cremasco, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 70

Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les enjeux de la ruralité »

Orateurs : M. le Président, Mme Cremasco, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 71

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le suivi de l'implantation du siège social de Fedex en Wallonie »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....73

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la gestion des sols »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....74

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

Orateurs : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 75

Question orale de M. Desgain à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les enquêtes publiques sur les plans de gestion des masses d'eau wallonnes »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Desgain, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....76

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la distribution obligatoire de sacs poubelles par les communes wallonnes et l'impact sur le coût-vérité »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 76

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les normes environnementales relatives à l'élevage intensif porcin »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 78

Question orale de Mme Barzin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Barzin, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....79

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le suivi de la transposition de la directive européenne relative aux déchets »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 80

Liste des intervenants..... 82

Abréviations courantes..... 83

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

Présidence de Mme Veronica Cremasco, Vice-Présidente

- La séance est ouverte à 9 heures 50 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Mme la Présidente. – La séance est ouverte. Je vous propose d'entamer notre ordre du jour.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Mme la Présidente. – L'interpellation de M. Borsus sur « les conséquences de l'arrêt du 18 octobre 2011 sur le décret DAR et les projets y associés » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, est reportée.

Les interpellations de :
- M. Jeholet sur « le projet TGV-fret en Wallonie » ;
- Mme Cornet sur « le plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été retirées.

Les questions orales de :
- M. Fourny sur « le déversement de terres et la modification du relief du sol au lieu dit « Les Goutelles » en l'absence de permis d'urbanisme » ;
- M. Lenzini sur « une filière intégrée de gestion des déchets » ;
- M. Bayet sur « l'augmentation de la taxe à l'incinération » ;
- Mme Saudoyer sur « la pollution de la petite Espierre » ;
- M. Di Antonio sur « l'inquiétude du milieu associatif quant à la politique de l'eau » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été transformées en questions écrites.

Les questions orales de :
- M. Jeholet sur « le périmètre de l'étude dite « transurbaine » de l'agglomération liégeoise » ;
- Mme Cassart-Mailleux sur « les nuisances sonores lors des déchargements de camions de distribution en Wallonie » ;
- Mme Cassart-Mailleux sur « la taxation des pesticides en Wallonie » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été reportées.

Les questions orales de :
- M. de Lamotte sur « le tracé du tram à Liège » ;
- Mme Defraigne sur « les deux milliards d'euros pour le rail wallon » ;
- Mme Cremasco sur ««le projet Liège-Carex, une priorité pour le rail wallon ?»» ;
- Mme Bertouille sur « le groupe de travail sur le décret funérailles et sépultures et les réflexions en cours » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été retirées.

RAPPORTS D'ACTIVITÉS 2009 ET 2010 DE LA COMMISSION RÉGIONALE D'AVIS POUR L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES (CRAEC)

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – Mme de Coster-Bauchau est désignée à l'unanimité des membres en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Audition de M. Calozet, Président de la CRAEC

Mme la Présidente. – J'ai le plaisir d'accueillir M. Calozet — que je remercie d'être présent -, Président de la CRAEC, pour la présentation des rapports 2009 et 2010 de la Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières. Je lui cède sans plus tarder la parole.

M. Calozet, Président de la CRAEC. – C'est vraiment un honneur pour la Commission régionale d'avis de pouvoir être présente, en tout cas d'être représentée par moi qui en assume la présidence pour quatre ans encore, afin de vous faire part des activités de cette commission dont on entend peu parler, mais qui est extrêmement dynamique comme vous pourrez le voir.

La composition de la CRAEC est décidée par arrêté du gouvernement, la dernière date du 30 septembre 2010. Le président et le vice-président sont nommés par le ministre. J'en assure donc la

présidence et la vice-présidence est assurée par M. Claude Puts qui représente l'Union des villes et communes de Wallonie. Le secrétariat comme l'ensemble des commissions est assuré par les membres du personnel du Conseil économique et social. La commission est composée de 24 membres effectifs et 24 membres suppléants. On peut distinguer trois pavés parmi les membres :

- huit fonctionnaires représentent l'administration — quatre représentent la DGO3, deux représentent la DGO4, un représente la direction générale de l'économie et un représente également les pouvoirs locaux ;
- huit représentants des exploitants de carrières — sept sont issus du monde carrier représenté par la FEDIEX et un est représenté par Pierre et Marbre de Wallonie ;
- huit représentants dont cinq sont issus d'associations de protection de l'environnement, deux d'associations d'agriculteurs et un de l'Union des villes et communes.

Comme je l'ai dit, chaque membre a un suppléant. C'est une commission assez équilibrée qui représente bien l'ensemble de parties prenantes à la problématique « carrière ».

Les missions de la CRAEC sont définies par le décret de 2002 sur les carrières qui découle d'ailleurs d'un vieux décret de 1988 sur les carrières. La mission consiste en quatre axes principaux :

- informer le Gouvernement wallon de tous les aspects afférant l'exploitation dans les carrières ;
- donner un avis sur les projets des travaux d'infrastructure en regard de l'exploitation rationnelle des matières minérales ;
- faire des propositions sur la révision éventuelle des plans de secteur ;
- donner son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Gouvernement wallon.

La CRAEC a donc réellement un rôle d'information auprès du gouvernement, mais également un rôle de baromètre sur le secteur carrier et donc j'insiste beaucoup sur le fait que les avis et positions qui sont rendus par la CRAEC sont des avis consensuels.

En ce qui concerne le fonctionnement de la CRAEC pour 2009 et 2010, il y a eu six réunions de l'assemblée générale et la mise en place en fonction des thématiques traitées de différents groupes de travail, par exemple le groupe de travail « législation », le groupe de travail « déchets d'activité extractive », *et cætera*. Ces groupes de travail se sont réunis plus d'une dizaine de fois en 2009 et 2010 et six avis ont été rendus en 2009-2010.

Pour 2009, quatre avis ont été rendus.

Le premier concernait un avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon qui modifiait l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées. En fait, cela concernait la création de nouvelles rubriques relatives au transbordement de matériaux solides. Il s'agit d'un avis d'initiative. La CRAEC était particulièrement interpellée par le fait dans ce projet de texte, certains seuils qui conduisaient à la réalisation d'études d'incidences étaient relativement bas et ils auraient conduit l'ensemble des exploitations de carrières qui souhaitent utiliser la voie fluviale à devoir réaliser des études d'incidences pour tous les quais. Nous ne savons pas à l'heure actuelle où se situe ce projet. On l'avait reçu sur base d'une version provisoire et nous savons que les ports autonomes n'étaient pas non plus favorables à la manière dont l'avant-projet avait été rédigé à l'époque. La CRAEC avait remis un avis avec énormément de réserves par rapport à ce projet.

Un autre avant-projet pour lequel la CRAEC a remis un avis à l'époque, à la demande du ministre en charge, qui était le Ministre Lutgen, concernait la gestion des déchets de l'activité extractive. Cela concernait cinq avant-projets d'arrêté qui visaient la transposition de la directive dite *man and waste*, donc une directive concernant les déchets des activités extractives. Le décret relatif à la gestion des déchets d'extraction a été finalement adopté en 2008 et donc, la CRAEC était consultée sur les avant-projets d'arrêté. En 2008, je me permets de le rappeler ici, la CRAEC avait remis un avis concernant cette transposition de directive, en demandant malgré tout de tenir compte du nombre important de petites carrières qui doivent pouvoir assimiler des réglementations extrêmement lourdes comme cette réglementation *man and waste*. C'est rappeler également au gouvernement que la Région wallonne ne dispose pas d'industrie minière et pas de transformation de substances métalliques *in situ*, c'est-à-dire que ce texte de la directive mélangeait à la fois les obligations qui concernaient les carrières donc, l'extraction comme on la connaît en Région wallonne, mais également toute l'activité minière telle qu'on la trouve encore dans certains pays de l'Est notamment, avec des incidents dommageables au niveau de l'environnement, incidents que l'on ne retrouve pas dans nos types d'activités en Région wallonne. Il faut rappeler également que la Région wallonne dispose depuis plus de vingt ans d'une réglementation spécifique à l'activité extractive — je vous parlais du décret de 1988 -, qui a fait ses preuves et qui rencontre la plupart des exigences.

La CRAEC regrette également que le Gouvernement wallon n'a malheureusement pas retenu l'idée d'un seul texte transposant la directive, mais plutôt la transposition au travers de nombreux textes existants et de cette connotation de dilution et

la difficulté notamment pour les petits exploitants de s'y retrouver dans cet ensemble de textes qui allait être modifié au travers de cette transposition.

La CRAEC a insisté également sur la notion de déchets. Fondamentalement l'industrie extractive ne génère pas de déchets, elle génère des sous-produits. Il a fallu que l'on explique de manière claire en quoi la directive concernait le secteur carrier puisque dès lors qu'il y a des déchets, ils seront régis par la réglementation «carrières» et s'ils ne sont pas régis par cette réglementation, ils tombent dans le droit commun, c'est-à-dire des déchets qui doivent être réglés selon le décret «déchets».

La CRAEC insiste également sur le plan de gestion des déchets. À l'époque, il était question que ce plan de gestion déchets fasse partie intégrante du permis d'environnement. La CRAEC a insisté quand même assez fort sur le fait que ce plan, comme il doit être révisable tout les cinq ans, aurait entraîné, *de facto*, la révision complète de tous les permis, ce qui aurait été impossible et donc la CRAEC insistait pour que ce plan soit annexé au permis. Au niveau de la garantie financière prévue par la directive, la CRAEC attirait l'attention sur le fait qu'il existe déjà, au niveau du secteur carrier, un système de cautionnement et *via* le permis d'environnement, également, des sûretés qui étaient prévues et la CRAEC demandait de ne pas superposer toutes ces garanties et autres obligations financières, mais de faire une sorte de calcul global de l'ensemble des garanties nécessaires. On peut dire que globalement, l'avis de la CRAEC a été suivi par le gouvernement.

Un autre avant-projet d'arrêté qui a aussi ému la CRAEC concerne la gestion des terres excavées puisque dans le projet qui avait été soumis à la CRAEC, les terres de découverture étaient concernées par le projet en question. Je pense qu'aujourd'hui les terres de découverture sont exclues du champ d'application, en tout cas, les textes qui sont en cours d'élaboration au niveau du Gouvernement wallon.

Un autre avis concerne, en fait, le RESA *ter*, vous avez le nom complet à l'écran. C'est un avis d'initiative et la CRAEC insistait sur le fait que la réforme doit prévoir des mesures transitoires pour garantir la finalisation des dossiers. Rappelez-vous, il y a eu le RESA, le RESA *bis*, le RESA *ter*, donc la CRAEC a quand même attiré l'attention sur le fait que ces modifications importantes du décret qui touche son activité, remettaient à zéro les compteurs pour toute une série de dossiers qui était en cours de traitement par l'administration. Donc la CRAEC insistait fort pour que les mesures transitoires soient prévues pour justement éviter de remettre une couche à l'ensemble des dispositions pour l'instruction des dossiers de modifications de plan de secteur.

La CRAEC a également remis un avis concernant le RUE. Elle craignait que cela soit une entrave supplémentaire dans le fonctionnement et surtout le développement de la carrière. Au jour d'aujourd'hui, nous n'avons pas connaissance des RUE qui auraient pu empêcher le développement et la bonne inspection d'un dossier de modifications de plan de secteur, mais cela reste quand même une crainte qui a été émise et le RUE est d'application aujourd'hui.

Egalement le PCAR, la CRAEC s'interrogeait sur le mécanisme et regrettait le manque de critères objectifs de sélection entre la procédure en vigueur, la procédure dite 42, voire la procédure dite 42 *bis*. Cette nouvelle procédure était une troisième possibilité de modifier le plan de secteur en vue d'y inscrire une zone d'extraction, donc une crainte a été émise par rapport à la sécurité juridique que cela pouvait occasionner.

En 2009, la CRAEC a organisé un séminaire sur les interactions entre l'eau et la pierre intitulé «La valorisation conjointe de l'eau et de la pierre dans l'exploitation des carrières». Le ministre a clôturé cette journée d'informations, plus de 120 participants étaient présents. On peut dire que c'était un grand succès. Cela a permis de rassembler les différents points de vue et différents acteurs en matière d'eau et de gestion de la pierre. La CRAEC envisage d'ailleurs de poursuivre dans cette logique et de réaliser également des séminaires thématiques par rapport à l'activité extractive.

En 2010, deux avis ont été rendus.

Le premier concernait un avis relatif à la problématique des compensations dans les dossiers de révision de plan de secteur introduit dans le cadre d'une activité d'extraction. Pour rappel, j'ai parlé tout à l'heure du RESA et RESA *bis*. C'est le RESA de 2005 qui a imposé le principe de compensations pour tout nouvel hectare de zone d'extraction. C'était le principe de la compensation dite planologique, un hectare pour un hectare ou la compensation alternative qui était fixée par le Gouvernement wallon.

Le RESA *bis* a précisé ces notions. Vous avez ici le texte de ce RESA *bis* de 2007 qui prévoit, notamment, et qui complète la notion de compensation. Donc, l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement doit être compensée par une zone non urbanisable ou tout autre équivalent apprécié par le gouvernement, donc s'il n'y a pas d'incidences après avis du CRAT et du CWEDD alors, normalement il n'y a pas de compensation.

Il y a également une précision de la nature des compensations. Comme elles existaient déjà, elles étaient planologiques. On a précisé les alternatives qui doivent être environnementales, énergétiques ou

toucher à la mobilité. Il y a la proportionnalité qui a été inscrite en 2007 dans le décret, le principe de proximité et donc la compensation planologique ou alternative peut être réalisée également par phase.

Le ministre souhaitait connaître l'avis des différentes écoles réunies au sein de la CRAEC. Il y avait, à l'époque, des études conjointes de la DARE et de la CPDT sur la problématique de la compensation. Cet avis devait être connu, en tout cas de la DARE qui y a participé et donc elle était connue. Il n'y a pas eu, à ce jour, réellement d'échanges par rapport à ce point. Il y avait une certaine urgence, vu le contexte économique pour le secteur et les incertitudes sur les dossiers en cours. On parlait de 40 dossiers encore à l'époque et une consommation des réserves, sans renouvellement, de l'ordre de 87 hectares par an au niveau du secteur carrier et la CRAEC rappelait la particularité de la zone d'extraction. C'était une utilisation temporaire du sol avec retour après épuisement du gisement, majoritairement vers une zone non urbanisable.

La notion d'épuisement de gisement a été définie dans un avis précédent de la CRAEC parce que — rappelez-vous en 2003 — il y avait un retour automatique de la zone d'extraction au terme de l'exploitation à la zone verte et donc la CRAEC a défini la notion de fin d'exploitation, j'y reviens dans les diapositives suivantes.

On insistait également au niveau de la CRAEC pour rappeler que l'exploitation est un intervalle souvent bénéfique en termes de faune et de flore.

Ces fameux critères de la CRAEC relatifs à la détermination de notion de fin d'exploitation sont en fait cumulables. Il en faut quatre : le gisement de ressources minérales n'est pas épuisé, l'activité est toujours autorisée, le site nécessite encore un réaménagement ou certaines dépendances sont encore utilisées dans cette zone — on y reviendra tout à l'heure.

La CRAEC a émis plusieurs pistes de réflexion par rapport à cette problématique des compensations. Deux pistes qui tiennent compte, en fait, des articles existants au niveau du CWATUPE et deux autres pistes qui nécessiteraient des modifications décrétales.

Les deux pistes qui s'adaptent aux articles existants, mais c'est simplement le cas où un projet de modification de plan de secteur est susceptible d'avoir des incidences négligeables sur l'environnement. En d'autres termes, il n'y a pas besoin d'études d'incidences ni de compensations de la nouvelle zone d'extraction mais néanmoins, l'avis de la CRAT et du CWEDD sont nécessaires pour valider que le projet n'a pas d'incidences non négligeables — donc pas d'incidences négligeables c'est une double négation -, sur l'environnement et sur l'opportunité de l'étude d'incidences. C'est prévue par la réglementation, aujourd'hui une modification de plan de secteur qui a un impact négligeable devrait être dispensée d'étude d'incidences et ne devrait pas faire l'objet de compensation. L'objectif de la CRAEC était de pouvoir aller plus loin dans ce concept, dans cette notion d'incidence négligeable sur l'environnement pour pouvoir faire de nouvelles propositions au ministre.

La deuxième piste qui s'adapte aux articles existants, c'est le cas où la compensation peut être réalisée par phase. L'idée était de pouvoir geler certaines terres, certaines zones d'extraction qui pourraient, par exemple, être élaborées sur base de l'étude du professeur Poty, dont on a déjà parlé ici et au fur et à mesure que l'extraction avance, on libérerait, on dégèlerait ces zones d'extraction qui auraient été mises sous forme de compensation, sous forme de garantie hectare par hectare. Si on veut compenser dix hectares, on gèle dix hectares et au fur et à mesure de l'exploitation, on dégèle des hectares de terres qui auraient donc été gelées.

Ce sont des choses que l'on peut faire aujourd'hui, sans modifications décrétales. C'est un peu technique ce qui va suivre, je m'en excuse mais la matière est assez complexe.

La CRAEC proposait deux pistes. Il y a eu six réunions de travail pour élaborer ces pistes.

La première piste, ce serait le fait de pouvoir réintroduire l'extension des zones d'extraction dans des cas repris par quatre points. Cela concernerait les demandes d'extension, l'établissement existant — donc ce serait une des conditions émise par la CRAEC — qui doit être attenant à la zone d'extraction existante. Elle ne doit pas être située à plusieurs kilomètres, elle doit être physiquement contigüe. Le gisement de la zone d'extraction doit être épuisé ou il doit, en tout cas, ne plus être exploitable ou son exploitation nécessite de telles contraintes et de tels impacts environnementaux, que dans ce cas-là, on arrête l'exploitation et on envisage d'étendre la zone. Et cette zone de quatrième critère d'extension de zones d'extraction doit être reprise, de nouveau, dans une des zones de gisement potentiel identifié notamment par le professeur Poty. Cette zone d'extension aurait un statut comparable à une ZAC, étant donné que la ZAC n'est pas une zone urbanisable, qui ne serait donc pas compensée. Les modalités d'extension seraient réglées *via* le permis et au terme de l'exploitation, on retourne soit à l'affectation initiale, ou une autre affectation. La CRAEC proposait, en tout état de cause, une zone non urbanisable. Cela impliquerait également, l'inscription de périmètres de gisements potentiels de roches pour préserver les gisements, pour éviter d'avoir d'autres types d'installation qui viendraient sur ces gisements potentiels.

La deuxième piste, peut-être un peu plus simple, c'est la notion de double affectation dans le temps. Le fait de dire qu'à terme la zone d'extraction deviendra une zone non urbanisable suffirait en soi à justifier la compensation. Cette zone d'extraction serait une ZAC, donc *a priori* plus soumise à compensation non plus et on pourrait si nécessaire, en fonction de l'évolution, de l'évolution sociétale, si ces exploitations comprennent plusieurs dizaines d'années, modifier l'affectation initiale mais toujours en zone non urbanisable, c'est ce que la CRAEC préconise.

Autre avis rendu en 2010 par la CRAEC, c'est l'avis relatif aux critères de recevabilité des dossiers concernant l'inscription de nouvelles zones d'extraction de plans de secteurs. C'est un avis remis à la demande de M. le Ministre Henry.

Pour rappel, le secteur a besoin de l'établissement, d'une vision stratégique et d'une stabilisation de la législation. La viabilité de nombreuses exploitations est menacée, faute de réserves. D'où l'urgence de trouver des moyens humains et financiers pour la poursuite de l'instruction des dossiers. Le souhait c'est d'également renforcer les contacts entre les carriers et l'administration tout au long du processus d'instruction. C'est un processus visant, notamment, à la complétude des dossiers. C'est toujours intéressant que le carrier soit informé régulièrement si son dossier avance bien, s'il reste complet, s'il dispose de l'ensemble des documents qui lui permettent de poursuivre son parcours administratif.

Sur base de l'avis de la CRAEC, une note de M. Foret, Ministre de l'Aménagement du territoire, en 2002, fixait des critères de recevabilité des dossiers. Pour qu'un dossier puisse être reçu, trois critères étaient nécessaires, ils le sont toujours aujourd'hui La CRAEC estimait qu'il fallait nécessairement les réadapter.

Par exemple si la demande porte sur un site validé par l'étude Poty, comme l'est une deuxième, la CRAEC disait que cela soit au moins validé par les deux études du professeur Poty.

Le deuxième critère stipule qu'il fallait que la demande corresponde à un plan stratégique de maintien ou de développement de l'entreprise en termes d'économie, d'emploi, de mobilité. La CRAEC souhaitait rajouter, dans une logique de développement durable.

Le troisième critère s'inscrit dans au moins une des deux priorités suivantes : c'est sur base de la production moyenne des cinq dernières années, l'exploitation actuelle ne peut se poursuivre plus de dix ans, anciennement, on parlait de six ans, dans les limites autorisées au plan de secteur sauf circonstance exceptionnelle ou la demande contribue à maintenir un potentiel productif dans un matériau servant d'intrant dans un secteur économique important en Wallonie. Donc, on a listé les matériaux existants comme la chaux, les calcaires purs industriels, le ciment, la pierre ornementale, les briques et tuiles, et la CRAEC a proposé de rajouter les réfractaires, le sable et les granulats.

La CRAEC rappelait également au ministre qu'une attention particulière devrait être portée sur les sites qui ne sont pas exploités actuellement mais qui constituent les gisements potentiels ainsi que sur les matériaux qui pourraient représenter des potentialités au futur, par exemple le coticule, afin de compléter les études du Professeur Poty.

Finalement, la CRAEC suggère au ministre de tenir compte des gisements afin d'assurer à l'avenir une meilleure cohabitation entre les différents acteurs économiques et l'activité extractive.

Pour terminer, la CRAEC constitue un lieu de rencontre et de dialogue entre les différents acteurs du secteur carrier. Avec environ 180 sites en activité, une production annuelle de l'ordre de 70 millions de tonnes, ce secteur représente des enjeux importants pour la Région wallonne, tant d'un point de vue économique qu'environnemental.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Merci, Monsieur Calozet, pour l'exposé de ce rapport. La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je serai bref puisque vous avez été clair et que c'est davantage aux parlementaires de réagir.

Je vais simplement remercier M. Calozet pour l'exposé qui vient d'être fait. La CRAEC joue un rôle très important et elle a été renouvelée l'année dernière. C'est avec la *task force* Carrière, qui est mise en place avec les cabinets et l'administration, les deux lieux importants de concertation du secteur carrier.

Je pense avoir, à plusieurs reprises, insisté et montré l'importance que le secteur représentait pour moi. Encore tout récemment, j'ai participé au Salon de la construction de Paris, qui était aussi une occasion de présence très importante du secteur wallon. Je voudrais en tout cas remercier la CRAEC notamment pour ses propositions qui viennent d'être présentées concernant le travail sur les compensations planologiques qui sont, bien sûr, tout à fait pertinentes dans le cadre de l'évaluation du code. D'ailleurs, j'en veux pour preuve le fait qu'elles ont aussi été reprises par le secteur directement. La commission de concertation, en tant que telle, est un organe utile et a ainsi pu faire en sorte que ces propositions arrivent jusque dans les

avis officiels remis dans le cadre de l'évaluation du CWATUPE. Ces avis atterriront dans les prochains mois, comme tous les autres sujets.

Voilà, Madame la Présidente, à ce stade, je pense que c'est aux parlementaires qu'il revient d'intervenir.

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

M. Senesael (PS). – Qu'il me soit permis de remercier, pour l'exposé qui a été fait, le représentant de la CRAEC qui a pu rappeler les missions et les prospectives qui se dessinent en la matière. Issu d'une région où les carrières comptent, dans le Tournaisis, je suis particulièrement sensible au travail qui est réalisé par cet organe, et surtout de la collaboration positive qui en résulte avec les différents acteurs de terrain.

Vous avez pu prouver, par votre intervention, la nécessité et l'intérêt des différentes missions qui sont à votre ordre du jour et votre planification. Je vous en remercie encore, au nom du groupe socialiste.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Je tiens à remercier également M. Calozet pour son intervention. Des choses de bon sens ont été dites de manière générale sur la manière dont on doit gérer nos législations.

Vous avez rappelé la nécessaire stabilité des législations pour un secteur comme le vôtre — mais aussi pour l'ensemble des secteurs, c'est fort important -, et la sécurité juridique des procédures mises en place. Ce sont des intentions qui doivent nous animer le plus souvent possible.

J'ai quelques petites questions sur les compensations. Vous parlez de la compensation, de la double affectation des lieux. Je pense que c'est une solution de bon sens, il faut qu'on ait directement l'affectation suivante après exploitation. Dans ce cas-là, des garanties sont-elles déposées ? On a déjà eu ce genre de discussion, il y a une vingtaine d'années, sur les affectations lors des réexploitations des terrils où, à l'époque, il avait aussi été discuté de compensations ou de cautions. Puis, finalement, le secteur a relativement mal évolué dans les années qui ont suivi et ces réaffectations de sites n'ont jamais eu lieu. L'exploitation a débuté, on a retiré ce qu'il y avait d'essentiel sur les sites. Aujourd'hui, on a un peu partout d'anciens terrils qui sont des chancres à moitié exploités.

Comment voyez-vous les choses pour qu'il y ait une certaine garantie, même si le secteur qui est le vôtre est évidemment beaucoup plus stable que ce qu'on a pu connaître sur l'exploitation des terrils ?

Vous parlez d'incidence négligeable pour l'environnement dans certains cas, donc de l'absence de compensations dans ce cas-là. Quels sont les exemples de compensations, d'incidences qui seraient tout à fait négligeables pour l'environnement ?

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Merci, Monsieur Calozet, pour cet exposé très intéressant, surtout dans sa dernière partie où nous avons déjà pu découvrir comment la CRAEC voyait le problème des compensations. Je suppose que vous en reparlerez.

J'aurais voulu parler de façon un peu plus générale. Vous avez cité le nombre de sites, ce sont 180 sites en activité, 70 millions de tonnes produites. Cela montre l'importance du secteur et ce qui prouve que le secteur évolue fortement. On voit que la gestion des gisements est dépendante de deux autorisations administratives, des modifications de plan de secteur quand c'est nécessaire, et d'autre part du permis unique. Cela me fait poser la question suivante : en fonction de cela, quel est l'avenir du secteur carrier en Wallonie à long terme ? Vous avez parlé de vision stratégique, y a-t-il une vision stratégique pour ce secteur carrier ? Quand on lit dans la presse et qu'on voit les débats que nous avons parfois ici au parlement, on peut se poser la question : veut-on encore de ce secteur en Wallonie puisqu'on voit s'opposer les exploitants avec les associations de riverains, *et cætera* ? Ce serait intéressant que vous nous donniez votre vision du secteur carrier.

Pour revenir au premier point, vous en avez parlé mais sans citer de chiffres. Concernant la modification de plan de secteur, combien avez-vous de dossiers en attente qui nécessitent une modification du plan de secteur ? On peut remarquer que certains dossiers ont nécessité parfois plus de 20 ans pour aboutir en termes de modification du plan de secteur. On voit qu'il y a des blocages, comment pourrait-on les améliorer ?

J'ai vu que vous avez rendu soit certains avis demandés par le ministre, soit des avis d'initiatives. Je voudrais savoir comment on pourrait améliorer la situation.

Une nouvelle procédure avait été lancée déjà en 2009 au niveau de l'article 42 *bis* du CWATUPE, qui permet au carrier de lancer à ses frais une procédure de modification du plan de secteur. Pouvez-vous déjà tirer un bilan de cette mesure ? Est-ce efficace ou bien cela n'aide pas beaucoup plus le carrier dans la procédure et dans l'avancement de cette modification du plan de secteur ? *A contrario*, pourrait-on, si effectivement

cela fait évoluer les choses, risquer d'avoir une généralisation de cette procédure ?

Au niveau des compensations, mes collègues en ont déjà parlé. Vous avez montré qu'il y avait des pistes. Le gouvernement s'est-il déjà positionné ? C'est peut-être à M. le Ministre que je peux adresser la question. Comment envisagez-vous de répondre aux différentes pistes qui vous sont proposées ?

J'ai encore une petite question par rapport à la CRAT : la CRAEC est-elle une vraie plus-value par rapport à la CRAT qui regroupe aussi les carriers et les environnementalistes, et concernant les différents comités d'accompagnement qui fleurissent dans tous ces dossiers autour de chaque exploitation ?

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je veux aussi remercier M. Calozet pour ce rapport et l'ensemble des considérations qui y sont faites.

Vous mettez en évidence que l'impact de l'activité des carrières sur l'environnement et sur l'économie est énorme. On en a tous bien conscience. Quand on voit qu'il existe 180 sites en activité et 70 millions de tonnes, cela veut bien dire ce que cela veut dire. J'ai pu interroger M. le Ministre sur le fait que de gros projets posent un certain nombre de problèmes et font polémiques. Cette vision stratégique nous semble dès lors importante, notamment dans la spécificité que vous avez rappelée de l'exploitation carrière. Il s'agit d'une utilisation du sol et du sous-sol en aménagement du territoire tout à fait spécifique et prévisible dans le sens où la source du sol est fixée de manière pérenne.

Je voulais donc vous remercier par rapport à cette vision stratégique. Je peux vous dire, pour mon groupe, que nous sommes rassurés de voir que cette vision stratégique avance et que, progressivement, on peut aller vers une exploitation des ressources du sous-sol qui soit gérée avec une vision stratégique globale.

Il s'agit parfois de gros dossiers qui doivent être placés dans un contexte général, et vous y faites référence, incluant la problématique des compensations et de l'impact environnemental. Mon collègue, M. Desgain, en parlera davantage, mais je suis particulièrement sensible à la nouvelle orientation que prend le secteur carrier par rapport à l'environnement. Vous êtes en effet devenus des acteurs positifs en matière d'environnement et le dernier séminaire, auquel vous avez fait référence, a très bien mis cela en lumière.

(Mme Crémasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Desgain (Écolo). – Je serai court. Je trouve intéressant que le secteur carrier se soit penché sur l'impact que son exploitation peut avoir sur la gestion des eaux et de voir comment il peut y contribuer de façon positive, sans par ailleurs poser des problèmes de surexploitation ou de difficulté d'exploitation des aquifères dont on a besoin notamment pour la distribution d'eau potable.

Il y a eu le cas de la trans-hennuyère, où les eaux d'Exor ont été utilisées de façon pensée dès le départ. Mais je pense de toute façon, à un moment donné, certains gisements, s'ils sont trop profonds, on ne pourra plus les considérer comme utilisables ou accessibles. Il y aura justement un conflit avec la gestion de l'eau.

Pour revenir à une époque où on ne prenait pas du tout en considération les préoccupations environnementales, je dirais qu'aujourd'hui, on gère et on paye toujours le fait que ces aspects n'ont pas été pris en compte au moment de l'exploitation charbonnière, car il existe des polluants dans les anciennes eaux minières qui restent compliqués à gérer et qui sont toujours à charge.

Je pense donc qu'à un moment donné, le conflit d'utilisation de deux matières premières apparaît clairement et je trouve qu'il est important que le secteur carrier se penche sur cette question-là.

Je voulais par ailleurs vous demander si des réflexions sont entamées au niveau du secteur carrier par rapport à la volonté qu'on peut avoir, légitimement par ailleurs, de recycler les matériaux de construction. Car là aussi, si on ne recycle plus les matériaux de construction, on va moins exploiter la matière première. Je pense que c'est du bon sens de recycler le plus possible les matériaux de construction. Si, techniquement, cela fonctionne, je pense que c'est quelque chose qui doit être fait.

Les carriers ont-ils déjà approché cette question ? Une réflexion a-t-elle été engagée ? Comment le secteur a-t-il déjà pu discuter au sein de l'administration avec les différents interlocuteurs sur cette question qui me semble être un autre point du conflit d'utilisation de la matière première et d'une réutilisation de déchets de construction ? Et aussi des déchets inertes de façon générale qui, à un moment donné, peuvent redevenir une matière première secondaire et qui doivent, si les qualités sont équivalentes, avoir la priorité.

Voilà un élément de réflexion à une question que je souhaitais vous poser.

Mme la Présidente. – Un autre député désire-t-il la parole ?

La parole est à M. Calozet.

M. Calozet, Président de la CRAEC. – Merci, Madame la Présidente. Effectivement, beaucoup de questions concernant la problématique des compensations et les garanties que les secteurs pourraient offrir, il est clair que le secteur, en termes de réaménagement de carrière, paye des cautionnements. Il y a donc une garantie financière qui vise le retour à l'état prévu lors de la demande de permis d'environnement.

Il n'y a donc aucune raison pour que le secteur, dans le cas de cette proposition — et la CRAEC n'a pas été jusque là dans sa réflexion -, ne puisse pas imaginer mettre des garanties également pour assurer la bonne affectation à l'état prévu initialement de la zone au terme de l'exploitation. Je pense que cela viendrait justement crédibiliser l'ensemble du système dès lors que le gouvernement retiendrait ou que le parlement retiendrait cette piste.

La notion d'incidences négligeables sur l'environnement : il y a des carrières de petites tailles situées dans des zones où il y a particulièrement peu d'habitations ; c'est, par exemple, une carrière qui souhaite s'étendre de un ou deux hectares dans une zone dont les impacts sont déjà connus. A première vue, on pense essentiellement à ce type d'exploitations. Il existe des carrières qui demandent quelques hectares, ce sont donc des projets qui ne sont peut-être pas encore connus de l'administration mais qui ont été identifiés et pour lesquels il n'y aura pas d'incidence complémentaire sur l'environnement. Cette recommandation vise donc essentiellement les modifications de proportions petites par rapport à l'existant.

Cent quatre-vingt sites en activités, 70 millions de tonnes produites. Quel est l'avenir du secteur en Wallonie ? On l'espère prospère. On aimerait aussi maintenir une production élevée car celle-ci correspond à des besoins. Le secteur extractif n'extrait pas de la matière pour la stocker quelque part. Cela participe à l'activité économique. Le gouvernement a d'ailleurs, dans l'intégration de la DPR, insisté sur le fait que le secteur carrier est un acteur important de l'ensemble de ce tissu industriel dont est dotée la Région wallonne. La plupart des débouchés vont dans la construction mais également dans toute une série d'applications, peut-être moins importantes mais qui participent de ce maillage du tissu industriel : dans les verreries, dans la fabrication de dentifrice, dans les applications environnementales de plus en plus, tout ce qui touche à l'épuration des fumées, épuration de l'eau, *et cætera*.

L'avenir du secteur ? Il y en a un. Il y a une raison d'avoir une activité économique. Il y a une plus-value pour la Région wallonne. C'est générateur d'emplois. Tous secteurs confondus — chaux, ciment et carrières -, on parle de 6 000 emplois directs et de 15 000 emplois indirects. Ce sont des chiffres qui sont sortis de l'étude du Professeur Poty. Il a donc là un impact majeur pour le redéploiement et le maintien de l'activité économique en Région wallonne.

Combien de dossiers de modification de plan de secteur sont-ils en cours ? On a créé, avec le cabinet du ministre et l'administration, un groupe de travail qui suit de très près l'évolution des dossiers. On se rencontre tous les deux mois et on a un suivi des dossiers. De mémoire, je pense qu'il y en a 21 qui sont vraiment très actifs et une quarantaine qui sont connus ou annoncés. Ca va des grosses modifications de plan de secteur à des petites modifications. Je me tourne vers M. le Ministre et son collaborateur, je pense que c'est environ ce nombre-là.

Quelles sont les difficultés rencontrées ? Effectivement, on l'a déjà évoqué lors de l'intervention du secteur dans cette commission. C'est peut-être un manque de moyens humains. Ce n'est certainement pas un manque de mauvaise volonté mais peut-être que l'on pourrait aller aussi un peu plus vite s'il y avait plus de personnes en charge de ces dossiers au niveau des administrations. Bien entendu, le secteur carrier doit aussi faire son *mea culpa*. La complétude des dossiers, la CRAEC l'a évoqué d'ailleurs dans son avis. Il est important que le carrier s'investisse aussi régulièrement tout au long de la procédure et qu'il puisse suivre son dossier et apporter les informations dans les temps prévus par l'administration et dans les délais souhaités.

Concernant l'article 42 *bis*, à ce jour, il y a un dossier qui a été adopté. C'est le dossier appelé « Obesco 2 ». C'est un dossier important sur la rive gauche de l'Escaut, dans la région de Tournai. Je pense qu'il s'étend sur plusieurs communes.

D'autres dossiers sont en cours d'instruction *via* la procédure 42 *bis*. La CRAEC remettra, probablement dans le cours de cette année, un avis au ministre concernant les difficultés rencontrées par rapport à cette nouvelle procédure, puisqu'elle nécessite l'approbation ou du moins l'avis de la commune avant de présenter le dossier au gouvernement. Cela comporte toute une série de difficultés et de contraintes qui sont imposées dès lors à l'exploitant et la connaissance du dossier qu'il doit avoir lorsqu'il va le présenter à la commune et lorsqu'il fait cette information préalable également, au vu des questions qui sont posées, il faudrait carrément avoir presqu'une étude d'incidences en poche avant d'avoir l'avis de la commune et pour

faire cette information au public, qui pose énormément de questions, bien entendu.

Il est donc un peu difficile de tirer le bilan à l'heure actuelle mais la CRAEC remettra probablement, dans les prochains mois, un avis sur cette procédure.

La généraliser, il ne m'incombe pas de répondre à cette question car il faut la généraliser pour l'ensemble des zones d'activités et l'ensemble des zones du plan de secteur.

En tout cas, pour la zone d'extraction, je pense qu'il faut une cohabitation du 42 — pris en charge par le gouvernement — et du 42 *bis*, et une possibilité donnée par le PCAR. Mais aujourd'hui, ils donnent quand même la possibilité aux carrriers de pouvoir introduire ces dossiers selon l'une ou l'autre procédure avec, bien entendu, des réserves que la CRAEC a émises par rapport au PCAR.

Quel est le rôle de la CRAEC par rapport à la CRAT ? La CRAEC remet des avis d'initiative à la demande du ministre. Ces avis sont indicatifs et non-contraignants. La CRAT a, je pense, un rôle complètement différent. Elle remet des avis sur des études d'incidences, de modifications de plans ; ce que ne fait pas la CRAEC. Elle pouvait éventuellement, si M. le Ministre le souhaite, remettre des avis sur certains dossiers. Il n'y a pas de question et je pense qu'au niveau des membres de la CRAEC, vu l'existence à la fois de la CRAEC et de la CRAT, il n'y a pas une volonté d'interférer dans les avis qui sont tenus au niveau de la CRAT. Je pense quand même que la composition est relativement différente de la CRAEC, puisque vous avez vu qu'il y avait trois piliers 8-8-8. Je pense que le secteur carrier n'est pas aussi bien représenté au niveau de la CRAT. D'ailleurs, il n'est pas représenté en direct mais il est représenté *via* l'UWE. Je pense qu'il y a deux sièges pour le monde industriel ; ce qui est peut-être un peu.

En ce qui concerne la vision stratégique, je ne sais pas si il m'incombe d'en parler. La CRAEC a remis, en 2008, à la demande de M. Antoine, Ministre de l'Aménagement du territoire, à l'époque, le plan d'une étude sur une vision stratégique du secteur carrier. Je pense que le ministre envisage de poursuivre dans cette piste mais, en tout cas, le secteur reste attentif — et la CRAEC aussi — à tout développement en la matière et est demandeur d'une vision stratégique qui tient justement compte des spécificités de son secteur.

Les cohabitations avec l'eau, d'une part, et les granulaires recyclés d'autre part. Mme la Présidente évoquait la prise de conscience du secteur et son impact environnemental. Je pense que le secteur a énormément évolué ces dernières années par rapport à cela. Un des éléments de sensibilisation c'est, bien entendu, la gestion des eaux. Un accord a été signé avec Aquawal, syndicat des producteurs d'eau. Il y a des études qui sont en cours et financées par le ministre en matière de croisement des cartes hydrogéologiques et du secteur carrier. Donc, c'est un croisement d'études Poty et du secteur de l'eau dans le but d'essayer d'anticiper encore mieux les problématiques futures et les problèmes potentiels qu'il pourrait y avoir entre la gestion de la carrière et la gestion de l'eau qui, *in fine*, va se résoudre au cas par cas. Donc, s'il y a une interaction potentielle avec le réseau hydrogéologique, des études devront être faites pour voir l'impact, comment minimiser, *et cætera*. On arrive à ce moment-là dans des cas de dossiers individuels. Au niveau du secteur carrier, il y a en tout cas une volonté d'avoir un dialogue beaucoup plus ouvert et beaucoup plus en amont avec le secteur de l'eau et je ne parlerai pas de conflit entre les deux matières mais, plutôt, de coexistence de deux ressources dont la Région wallonne peut être fière.

En ce qui concerne le recyclage, le secteur est partie prenante dans toute une série de structures existantes en matière de recyclage des déchets de construction. Je pense que vous l'avez dit vous-même dans votre question, le tout est de voir à quoi seront destinés ces matériaux de recyclage. Je crois qu'il y a des exigences normatives, techniques qui font en sorte qu'on ne peut malheureusement pas, aujourd'hui, donner des garanties suffisantes en termes de normes pour permettre l'utilisation de granelas recyclés à une échelle beaucoup plus grande.

Il y a donc là un travail normatif à faire pour permettre l'utilisation du recyclage et, en aucun cas, le secteur ne voit cela comme une menace mais, au contraire, c'est plutôt une complémentarité dans une bonne logique de gestion durable des ressources.

Mme la Présidente. – Je vous remercie d'avoir pris le temps de répondre à l'ensemble des questions.

Y a-t-il un autre commentaire ?

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

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée à Mme de Coster-Bauchau pour l'élaboration du rapport.

RAPPORT ANNUEL 2009-2010 SUR LA QUALITÉ DE L'EAU DE DISTRIBUTION METTANT EN OEUVRE LA DIRECTIVE 98/83/CE RELATIVE À LA QUALITÉ DE L'EAU DESTINÉE À LA CONSOMMATION HUMAINE

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport annuel 2009-2010 sur la qualité de l'eau de distribution mettant en œuvre la directive 98/83/CE relative à la qualité de l'eau destinée à la consommation humaine.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – M. Bayet est désigné à l'unanimité des membres en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Audition de M. Delloye, Attaché à la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement

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

M. Delloye, Attaché à la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement. – Je vous remercie Madame la Présidente.

Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, c'est un grand honneur pour moi et pour l'administration de venir vous présenter un des résultats de nos travaux quotidiens, c'est-à-dire le rapport concernant la qualité des eaux de distribution pour la Wallonie.

Je fais partie du département Environnement et Eaux de la DGO3 du Service public de Wallonie.

Il n'est peut-être pas inutile, pour commencer, de recadrer le contrôle de la qualité des eaux de distribution parmi toutes les eaux destinées à la consommation humaine. La Wallonie est compétente uniquement pour tout ce qui concerne l'eau distribuée par réseaux de canalisations. Parmi ces eaux distribuées, il faut distinguer les eaux de distribution publiques, à savoir les traditionnels distributeurs d'eau, et les distributions privées, à savoir les eaux qui sont distribuées également par des réseaux de canalisations, mais par des exploitants de prises d'eau privés.

En ce qui concerne la distribution publique, n'importe quel réseau est à contrôler. Au niveau de la distribution privée, on ne descend pas, en vertu de la directive européenne, en dessous de 10 mètres cubes par jour pour cinquante habitants, sauf s'il y a une utilisation à usage public, touristique ou commercial de l'eau qui est distribuée.

Accessoirement, nous avons aussi le contrôle des eaux fournies par camions-citernes — utilisés en cas d'urgence — ou de façon plus anecdotique, les bateaux-citernes.

Sur la diapositive qui vous est projetée, vous voyez les autres compétences qui n'appartiennent en principe pas à la Région wallonne, mais au Service public fédéral Santé avec l'Agence fédérale de Sécurité de la chaîne alimentaire comme dispositif de contrôle.

Grande exception : parmi toutes les analyses, la qualité radiologique de l'eau n'est pas assumée par nos services alors qu'elle est prévue par la même directive. C'est l'Agence fédérale de contrôle nucléaire qui est compétente pour tout type d'eau.

On peut résumer les différentes catégories d'informations qui sont « délivrables » et prévues par le Code de l'eau, plus particulièrement en son article 193. Il faut savoir que nous avons un rapport à fournir à la Commission européenne tous les trois ans, mais celui-ci ne porte en fait que sur les plus grandes zones de distribution d'eau qui desservent plus de 5 000 habitants.

La raison de ma présence ici est bien évidemment le rapport pour la Région wallonne qui vise toutes les zones de distribution d'eau, sans exception. Il s'agit d'un rapport annuel. En plus de cela, le distributeur est tenu d'informer chaque abonné par un résumé annuel. Généralement, cela se fait en annexe de la facture annuelle d'eau. Pour certains, cela se fait aussi via le bulletin d'information communal. Par ailleurs, les informations adéquates et récentes sont fournies à tout abonné qui en fait la demande.

Le rapport est annuel mais libellé sur deux ans. Pourquoi ? Les résultats que je vais vous présenter portent sur les analyses d'eau réalisées en 2009. Par contre, tout ce qui concerne les règles à suivre par les différents fournisseurs d'eau sont étendues à l'année 2010.

Petit rappel de la structure de la distribution d'eau, et notamment sa découpe en zones de distribution. Ces zones sont l'unité de contrôle. Il s'agit d'une zone alimentée par un ou plusieurs captages connus, c'est-à-dire des eaux d'une qualité particulière et qui doit rester uniforme dans la zone géographique de contrôle.

Je devrais également vous parler du respect des procédures fixées au Code de l'eau par les différents distributeurs. Ensuite, nous pourrons entrer dans le vif du sujet, c'est-à-dire la qualité de l'eau telle qu'elle ressort de l'analyse des résultats 2009, paramètre par paramètre, mais aussi par distributeur et par cartographie. Je ferai également un petit encart sur la distribution privée puisqu'elle est réglementée exactement de la même façon que la distribution publique. Je peux également vous présenter une première vue d'ensemble de la qualité des eaux de distribution privée qui figure pour la première fois dans ce rapport. Nous verrons ensuite le suivi des mesures correctrices adoptées depuis 2009 par le gouvernement.

La distribution publique d'eau en Wallonie est exercée par 50 distributeurs d'eau dont la Société wallonne des eaux qui est le distributeur le plus important avec environ deux tiers des abonnés : 8 compagnies intercommunales dont les trois plus grandes sont la Liégeoise des eaux, la Compagnie du Brabant wallon et la Namuroise de Services publics, et 41 régies ou services communaux pour 6,6 % des abonnés. Cela se répartit en 739 zones sur lesquelles portent les contrôles. Les plus importantes, de taille européenne, font l'objet des rapports, également à la Commission européenne. Il n'y en a que 130 mais elles représentent 80 % de la population.

Ensuite, vous avez les zones de catégorie moyenne, des petites zones de distribution et les très petites zones de distribution qui sont en-dessous du seuil de la directive, mais qui sont contrôlées parce qu'elles sont à usage public, touristique ou commercial.

Vous pouvez voir sur cette diapositive comment cela se présente cartographiquement. Sur cette carte, les différents distributeurs sont colorés. On reconnaît la Société wallonne des eaux en bleu clair. Les distributions communales sont en jaune pâle. Les polygones qui figurent sur cette carte sont précisément les zones de distribution qui sont représentables à cette échelle-là. Les 739 n'y sont pas parce que certaines sont beaucoup trop petites pour être représentées à cette échelle.

En matière de procédure, le Code de l'eau fixe d'abord à chaque distributeur d'eau l'établissement d'un programme de contrôle pour l'année suivante, à transmettre anticipativement à l'administration pour validation. C'est la première procédure. Vous pouvez voir sur le graphique, année par année, le résultat du respect de cette procédure. Vous voyez que cela a été dur au départ. Le Code de l'eau date de 2004-2005. Il s'agit de l'application de la nouvelle directive européenne. Cela a été dur pour certain de suivre le mouvement dans les premières années, mais grâce à une série d'actions, et peut-être une meilleure communication, plus fréquente en tout cas, nous sommes arrivés progressivement à ce qu'il n'y ait plus aucun distributeur qui oublie de nous transmettre son programme de contrôle. Progressivement, nous avons aussi obtenu que ce programme de contrôle soit transmis dans les temps anticipativement pour que l'administration puisse faire sa vérification avant que débute l'année des contrôles. C'est le principe.

Le contenu de ces programmes porte sur les fréquences de contrôle : combien d'analyses, de différents types, y a-t-il à faire dans chaque zone de distribution ? Quels sont les lieux où doivent être pratiqués les contrôles ? Une grande difficulté qu'on a eue avec la nouvelle directive, c'est que le contrôle est exercé depuis 2004 au robinet normalement utilisé par l'abonné et non plus en tête de réseau de distribution d'eau. C'était une grosse difficulté à faire passer cela. Maintenant, on y est. Un contrôle qui n'est pas fait au robinet de l'abonné, pour nous, n'est pas un contrôle. Ce sont les contrôles officiels ici. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres contrôles exercés par les distributeurs, mais ils sont considérés comme des contrôles opérationnels à ce moment-là. Il faut aussi tenir compte des différents paramètres microbiologiques et chimiques qui doivent être prévus dans chaque type de contrôle, ainsi que du schéma de la distribution d'eau, et ce, afin de vérifier le bien-fondé de la position de ces contrôles.

La deuxième procédure concerne l'envoi. Nous sommes un an et demi après l'envoi des résultats de ces contrôles. Là, il s'agit de trois mois après la fin de l'exercice, donc au 31 mars de l'année suivante. Là aussi, cela a été difficile. Nous avons progressé chaque année. Je crois que la situation 2010, qu'on vient de recevoir, est encore meilleure. Tous les résultats sont bien entendu transmis, il n'y a pas de problème avec cela, mais les retards nous posent problème puisque nous sommes en aval, nous devons analyser, synthétiser, faire les rapports, les transmettre aux différentes instances. Nous allons donc continuer à maintenir la pression.

En résumé, que valent ces programmes de contrôle ? On peut dire que pour 40 distributeurs sur 50, ils sont très valables. Ils sont perfectibles pour les 10 autres. Pourquoi ? Parce que ceux-ci manquent d'adaptation à certains risques qui sont relevés par les historiques des analyses dans certaines zones de distribution. Toutefois, les deux ministres qui se sont succédés ont imposé des contrôles additionnels, en supplément au minimum légal, concernant à la fois la microbiologie et les métaux. Ils sont bien programmés et réalisés.

Respect du programme une fois qu'il a été établi, c'est en ordre même si on constate que 51 zones de distribution sur 739 n'ont pas totalement respecté les fréquences de contrôle.

Il s'agit généralement d'une analyse qui a été oubliée. Quant à ceux qui ont totalement défailli, ce sont des distributeurs d'eau qui n'existent plus.

En conclusion, pour ces procédures, il a fallu cinq ans pour amener certains distributeurs au niveau d'exigence du Code de l'eau. Aujourd'hui, on note quand même encore une certaine insouciance de certains distributeurs pour respecter les délais.

L'autre grande procédure concerne les plans d'urgence. En cas de survenance d'évènements menaçant la qualité de l'eau, il y a une procédure établie par le Code de l'eau qui exige de signaler le problème d'abord à l'administration. Nous examinons ensemble s'il y a un risque pour la santé du consommateur et si tel est le cas et que le

distributeur ne peut pas réagir en moins de six heures, les autorités et la population concernée doivent être prévenues et des conseils appropriés doivent être fournis à chaque abonné. Ce qui peut être une interdiction de consommer l'eau ou simplement une recommandation de la faire bouillir.

Ces plans d'urgence sont évalués tous les trois ans. Dans le rapport qui vous a été transmis, ils n'avaient pas été tous mis à jour. Sur ce schéma, vous avez une situation plus récente de juin 2011. Deux pourcents de 50 distributeurs, cela représente un distributeur : il ne reste plus qu'un distributeur qui n'a pas mis à jour son plan d'urgence.

Qu'y a-t-il dans le plan d'urgence qui doit être mis à jour ?

- les coordonnées de contacts, les autorités et les responsables, donc le bourgmestre pour une commune. Étant donné les élections en 2006, il y avait nécessité de mises à jour ;
- les schémas complets de production et distribution pour qu'on s'y retrouve directement en cas d'incident, pour savoir où intervenir. Chaque distributeur doit rédiger son propre manuel de procédures d'interventions en cas d'événements, c'est ce que nous contrôlons.

Sur cette image, vous avez un exemple de procédure de suivi d'évènement qui s'applique ici en cas de pollution au niveau du captage. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais simplement dire qu'au début de la procédure, il y a une information de nos services qui doit être faite, et c'est là qu'on a un petit souci pour le moment : elle n'est pas toujours faite.

Au sujet de l'application de cette procédure depuis 2004, le tableau reprend tous les événements avec non-conformité des eaux qui nous ont été déclarés année par année, classés selon différents types de non-conformité. D'abord, c'est le plus important en nombre, c'est la microbiologie, donc des non-conformités dues à des microbes ou bactéries. Au niveau des hydrocarbures, vous avez là aussi des problèmes avec des solvants chlorés par exemple. Il y a aussi les nitrates, les pesticides et les métaux. Ce tableau montre que le nombre d'incidents qui nous sont déclarés progresse chaque année.

L'information du régulateur progresse aussi chaque année. Toutefois, cela reste encore trop faible. Un exemple, au niveau des non-conformités dues à des bactéries, nous estimons que seulement 20 % des non-conformités nous sont déclarées lorsqu'il y a un problème.

Différentes actions ont été mises en place pour améliorer cette situation. Chaque distributeur a été visité individuellement en lui rappelant la législation. Nous avons l'arme que constitue le décret du 5 juin relatif aux infractions. Quelques PV ont été dressés. Avec la collaboration d'EASI-WAL, un formulaire électronique a été conçu pour faciliter cette communication d'informations.

Venons-en maintenant au sujet proprement dit : la qualité de l'eau distribuée en Wallonie en 2009. Globalement, c'est bon à très bon. Vous voyez que 98,84 % des analyses réalisées sont conformes. On va s'intéresser au 1,16 % de non-conformités de ces analyses qui sont précisées dans les camemberts situés sur la droite de notre schéma.

En fait, les petits problèmes que nous avons en Région wallonne concernent :

- une qualité microbiologique insuffisante dans certaines petites zones de distribution. Ceci représente 37,2 % de 1,16 % des non-conformités ;
- des problèmes avec certains métaux, le plomb, l'aluminium, le nickel, *et cætera*, les trois premiers ayant des normes impératives. Pour le fer ou le manganèse, ce sont plutôt des normes indicatives. Et on constate que ces métaux constituent souvent une situation plus à risques concernant les métaux dans nos zones de distribution qui sont de type acide dans les Ardennes ;
- la qualité organoleptique, c'est-à-dire tout ce qui concerne le goût, l'odeur, voire même l'aspect de l'eau, en ce compris le chlore.

Voici la carte de la qualité microbiologique des eaux en 2009. Dans le vert clair, c'est très bon, le vert foncé, c'est bon. Vous voyez qu'en général, c'est bon dans les grandes zones de distributions, il n'y a aucun souci. Mais nous avons une série de petites zones de distributions où nous estimons que ce n'est pas toujours acceptable, c'est-à-dire lorsqu'on est en dessous de 80 % de conformité pour les paramètres microbiologiques. Vous voyez que ces zones sont en fait gérées par des distributeurs communaux et sont situées sur la partie ardennaise et Hautes Ardennes du territoire.

La raison à cela c'est qu'il n'y a pas toujours de désinfection permanente de l'eau par chloration ou rayonnement UV et que les captages qui alimentent ces petites zones de distribution sont vulnérables sur le plan microbiologique.

En termes de population, vous voyez qu'il faut prendre les catégories orange et rouge du camembert situées à droite. Ces zones non conformes concernent 0,2 % de la population alimentée par le réseau public, soit environ 7 000 abonnés. Sur la droite, vous voyez que malgré tout on ne cesse de s'améliorer petit à petit, mais le taux de conformité global monte d'année en année.

J'indique que le degré de surveillance, c'est le nombre d'analyses réalisées par un distributeur par rapport au minimum imposé. Il est évidemment très

élevé du coté des grandes compagnies comme la Société wallonne et les grandes intercommunales, cela va jusqu'à six fois le minimum imposé pour la compagnie liégeoise, par exemple, qui a un système de réservoir de transit en ville, donc avec un grand risque microbiologique. Avec le fois six, on a une totale sécurité.

Pour les petites communes qui ont de petites zones de distribution, c'est difficile en général de maintenir le minimum imposé, et même certaines petites intercommunales ont été flashées en 2009 car le nombre de contrôles est insuffisant.

Si on parle du deuxième problème relatif aux différents métaux, il est lié à l'acidité des eaux. Sur la carte de l'acidité des eaux de distribution en Région wallonne, vous voyez que les zones qui ne sont pas conformes du point de vue du pH de l'eau (qui doit être au minimum à 6,5) sont situées également sur le massif ardennais. C'est logique, puisque les captages sont les seuls de la région à donner une eau légèrement acide.

Si nous prenons les nitrates, il s'agit d'une problématique importante pour les eaux souterraines. Nos réseaux de distribution sont alimentés à 80 % par les eaux souterraines. Vous voyez que tout est conforme au niveau nitrates en Région wallonne dès 2009. C'est encore le cas en 2010, mais la carte représente les concentrations moyennes en nitrates par rapport à la norme qui est de 50 mg par litre. Il y a des zones de distribution qui se rapprochent fortement de la norme notamment du coté de Liège, en Hesbaye où on sait très bien que les eaux vont, d'ici quelques années, dépasser cette norme, mais le distributeur est prêt et commence à installer son traitement d'eau pour continuer à respecter la norme. C'est donc parfait au niveau de la distribution d'eau, mais la pression est toujours bien là et il faut continuer à maîtriser.

Un autre paramètre est le taux de conformité des pesticides. En global, il est de 99,4 %. Cela veut dire qu'on a eu quelques petits dépassements de la norme concernant les pesticides en 2009. Les substances qui ont été retrouvées sont indiquées. La première, le déséthyl-atrazyne est une substance interdite depuis 2004 et qu'on arrive encore à retrouver dans les eaux souterraines et parfois dans l'eau de distribution. Elle est en fait très rémanente dans les eaux souterraines.

Des petits soucis sont donc parfaitement gérés par les distributeurs. Ce sont des non-conformités qui n'ont duré qu'un mois, le temps que le distributeur réagisse selon sa procédure, c'est-à-dire généralement l'installation d'une unité mobile de filtration par charbon actif.

Le plomb dans les métaux, c'est quand même notre principal souci en Région wallonne.

La synthèse des résultats donne un taux de conformité par rapport au plomb de 99,2 %. Il n'y aurait donc que 0,8 % de problèmes, mais c'est certainement sous-estimé parce que les contrôles ne sont pas suffisamment dispersés sur le réseau où différents raccordements en plomb existent encore. Il faut savoir que nous avons encore 6 % de raccordements en plomb à l'heure actuelle en Wallonie, mais qui disparaîtront dans les deux prochaines années.

Le taux de conformité réel est plutôt de 98 % en fait. Nous tirons cela de notre propre contrôle. Et si on se rapporte à la future norme — puisque la norme pour le plomb va baisser fin 2013 — on serait à 5 % de non-conformité.

Pour l'aluminium, il demeure des petits soucis aussi dans les zones acides, mais nous sommes en progression.

Cela représente des paramètres où le respect des normes est de rigueur, paramètres avec normes indicatives, mais le chlore est un compromis en fait, puisqu'il y a la nécessité de la désinfection et le chlore est indispensable, en tout cas, dans les grandes zones de distribution, mais cela provoque des plaintes en tête de réseau par surchloration, ce qui représente 98 — 45 % et là, les distributeurs font un effort pour ne pas surchlorer.

En ce qui concerne le fer et le manganèse, pour mémoire, c'est moins bon, mais il s'agit de paramètres indicatifs et il y a aussi une amélioration à ce niveau-là.

Venons-en aux distributions privées. Il faut savoir que, quand le Code de l'eau est entré en vigueur, il n'y a que six distributions privées qui se sont déclarées à l'administration et en ordre depuis le début. C'était évidemment des distributions importantes comme l'Université catholique de Louvain qui a son réseau de distribution privé, l'intercommunale IDEA, par exemple. Ceux-là sont en ordre depuis toujours.

Ensuite, il y a eu une période difficile parce que nous n'avions pas d'effectifs pour traiter le problème et évidemment, les distributions privées ne se pressaient pas pour venir se déclarer à nos services.

En 2009, on a eu le renfort d'un agent qui y travaille à plein temps et c'est pour cela que le rapport 2010 permet une première estimation de la situation et que 73 distributions privées qui ont été régularisées. Je vous donne les chiffres qui ne sont pas dans le rapport, mais depuis lors, en juin 2011, on est passé à 79 et maintenant, on a eu un bon arrivage de contrôles complets. Nous sommes à 87 distributions privées qui sont régularisées.

Quel type de distributions privées ? Il y a 24

campings pour 28 zones de distribution. Ce que l'on a mis dans les « divers », ce sont :

- les casernes de l'armée belge, centres pour réfugiés, *et cætera* ;
- les écoles — très peu d'écoles en distribution privée ;
- les centres de loisirs, c'est une catégorie importante ;
- ce qui privé au sens strict, c'est-à-dire des associations d'habitants dans certains hameaux, voire dans des parcs résidentiels ;
- tout ce qui est secteur des soins, mais disons des instituts de soins qui sont à l'écart du réseau public de distribution, dans ce cas-ci. C'est une catégorie assez importante et qui, nous l'avons constaté, était relativement en ordre quand nous sommes tombés dessus.

Vous n'avez pas cela dans le rapport parce que les résultats sont arrivés ensuite et ont été compilés. La qualité d'eau de distribution privée ne vaut évidemment pas celle des distributions publiques. Il n'y a que 52 % des zones de distribution privée qui sont totalement conformes et il y a quand même 23,5 % de ces zones de distribution qui ont des non-conformités avec paramètres impératifs, donc assez importantes.

Toutefois, les résultats sont très variables d'un fournisseur à l'autre, même dans la même catégorie, on le constate.

De manière globale, les non-conformités sont quand même plus importantes pour les catégories privées, donc associations d'habitants et secteurs de loisirs, par exemple des centres d'attraction touristique.

Les principaux problèmes en termes de pourcentage des non-conformités, c'est la micro-biologie encore une fois et vient ensuite le problème des pesticides. En fait, il faut savoir qu'il y a pas mal de distributions privées qui s'auto-polluent.

J'ai terminé pour la présentation qualité.

En conclusion, le suivi du plan d'action avait été décidé par le gouvernement précédent, en 2009, — suite à ce que l'on constatait dans les années 2006-2007 et qui n'était franchement pas parfait en tout cas au point de vue des procédures -, un plan d'action, décidé par le Gouvernement wallon a été mis en œuvre. Il portait sur six points et voici le suivi à la date actuelle de ce plan. D'abord, concernant la non-conformité microbiologique, le Ministre Lutgen avait mis en demeure 15 distributeurs communaux dès 2009 en leur demandant d'installer des désinfections permanentes dans les zones les plus problématiques et d'accélérer la protection des captages. Il y a une nette amélioration. Évidemment, ce n'est pas en 2009 qu'on peut le voir puisqu'il faut un an de recul, mais on l'a bien vu sur les résultats 2010. Pas mal de distributeurs ont installé des désinfections aux ultra-violets. Il y a encore une quinzaine de zones de distribution dites rurales sur 153 zones de distribution rurales qui ont des taux de conformité inférieurs à 80 %. Il faut donc poursuivre l'action.

En 2009, l'acidité des eaux concernait 15 distributeurs dont la Société wallonne des eaux puisque celle-ci a repris de nombreuses distributions de type ardennaises, pour 175 zones de distribution. Les contrôles additionnels imposés par le ministre à ces distributions d'eau sont respectés, notamment à la demande de l'abonné. Au niveau des dérogations concernant le pH, il y en a trois qui sont en vigueur actuellement, une qui a été délivrée par M. le Ministre récemment et il y en a encore une nouvelle en cours d'instruction.

La dérogation pour le pH permet justement de suivre les actions correctives de la commune par rapport au pH mais surtout aux métaux, notamment le remplacement des raccordements au plomb.

Pour vraiment rendre tout cela applicable, il fallait encore préciser les règles de contrôle des raccordements par rapport aux métaux. Cela vient d'être fait par arrêté ministériel du 29 septembre, concernant l'échantillonnage des métaux et les mesures prioritaires concernant les raccordements au plomb. En fait, pour résumer, la priorité n'a plus été donnée aux zones simplement non conformes pour le pH, mais à l'existence de raccordements au plomb au sein de ces zones parce que le risque pour la santé véritable est dû au raccordement au plomb. Le pH est un paramètre accélérateur s'il existe encore les raccordements au plomb.

Le respect des procédures : ce point est en ordre, on l'a vu, je ne reviens pas dessus, grâce aux échanges presque incessants que notre service a faits avec les différents distributeurs concernés. Les procédures fixées par la partie décrétale dont le respect est beaucoup plus impératif avec, à la clé, sanctions, catégorie 2 d'infraction. On a encore un petit souci. Vous voyez que cela progresse au niveau de l'information de l'abonné, mais ce n'est pas encore parfait et notamment l'information au départ du problème de l'administration n'est pas toujours réalisée par le distributeur. Or, c'est nous qui, avec le distributeur, décidons s'il y a un problème de santé et si la population doit être avertie.

Les discussions sont en cours pour absolument améliorer les choses à ce sujet.

Mise en ordre des distributions privées : après une période difficile, cela se met en place progressivement. Il faut savoir que c'est un exercice qui n'est pas facile, il y a d'importantes réticences du secteur contrôlé, évidemment. Cela coûte très cher pour eux, disent-ils : *« Pourquoi contrôler l'eau, on n'a jamais eu de malades ? » et cætera.* C'est

finalement au bout d'un échange de cinq courriers que l'on arrive à avoir une mise en ordre avec une analyse complète de l'eau. Mais on avance et on va encore poursuivre, notamment en croisant nos données avec celles du secteur touristique, notamment. Maintenant, on va pouvoir imposer la remise en ordre des distributions qui ne sont pas conformes, soit l'abandon, soit la remise en ordre, en tous cas les traitements qui s'imposent.

Le renforcement du régulateur nous concerne, cela faisait partie du plan. Tout ce que je viens de dire découle surtout du fait que notre service a été renforcé en 2009 et 2010 et que nous pouvons examiner tout cela dans le moindre détail.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Merci beaucoup pour votre exposé.

Considérant que notre agenda est fort chargé, plus on sera bref et concis tout en ayant tout ce qu'on a dit à dire, bien entendu, plus cela facilitera le déroulement de la journée.

Une petite réaction, Monsieur le Ministre ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Une réaction extrêmement brève pour remercier M. Delloye pour sa présentation détaillée et je pense que c'est aux parlementaires d'intervenir et, si nécessaire, j'interviendrai à nouveau dans un second temps.

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

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, nous allons donc aller à l'essentiel pour remercier — et je le fais avec beaucoup de plaisir — M. Delloye pour son exposé qui était dense et touffu et on pourrait donc en extraire plusieurs éléments pour pouvoir poursuivre une discussion intéressante, mais Mme la Présidente l'a signalé, nous avons encore du pain sur la planche. Je m'en tiendrai en tous cas à trois remarques et questions éventuelles.

Premièrement, quand vous parlez du respect des procédures qui sont fixées par le Code de l'eau, qui rencontrent donc les objectifs dans leur majorité avec des contrôles additionnels intéressants, j'ai retenu une formule : « *Une certaine insouciance persiste* ». J'ai trouvé que c'était adroitement et diplomatiquement bien dit, mais je vais être plus lapidaire. Comment, Monsieur Delloye, supprimer cet état de fait ?

Y a-t-il des mesures contraignantes, hormis les rappels anticipatifs des échéances dont vous avez parlé ?

Je souhaite être bien clair à ce moment-là : qu'est-il prévu dans la législation ? Qu'avez-vous comme outils à votre disposition pour contraindre à respecter les procédures en vigueur ?

Deuxièmement, il y a quelque chose qui m'angoisse un peu : les procédures d'urgence avec le risque de la santé du consommateur. Il n'en reste qu'un, mais il pourrait y avoir des conséquences néfastes sur la santé des consommateurs. Vous nous dites qu'il reste un distributeur qui n'a pas répondu, qui n'a pas mis à jour, qui n'est pas en ordre vis-à-vis des législations en la matière. Y a-t-il des sanctions à ce niveau-là ? Y a-t-il des contraintes ? Comment pouvez-vous faire en sorte que le respect de la santé du consommateur reste une priorité, ce dont je ne doute pas dans votre chef ?

Troisièmement, vous avez parlé des perspectives d'avenir du secteur de la distribution qui a progressé sur le plan de différentes conformités micro-biologiques, vous avez parlé de zones à risque, tout cela est très bien ! Cet effort doit être plus que jamais encouragé et je l'encourage avec vous.

Je me demande si un arrêté ministériel n'est pas souhaitable afin d'intensifier l'échantillonnage du plomb au robinet du consommateur — je ne sais pas comment cela se passe en réalité — et de déterminer les zones prioritaires pour les remplacement des branchements en plomb. Y a-t-il un cadastre et un échéancier qui existent ?

Vous avez parlé de l'effectif qui était renforcé, ce qui est une bonne chose. Cet effectif est-il maintenant suffisant ou nécessite-t-il encore de la part du ministre un renforcement particulier ?

J'ai dit que j'allais être le plus bref possible, j'arrête là en vous remerciant d'avance, Monsieur Delloye et Monsieur le Ministre, des réponses qu'il vous plaira de nous apporter.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Je veux également remercier M. Delloye pour son exposé. Je le trouvais fort intéressant, mais assez alarmant sur certains points. Je n'imaginais pas que, dans certaines régions de Wallonie, cela pouvait en être à ce point. J'ai trouvé qu'une série de phrases dans le rapport étaient assez alarmantes, mais votre exposé va dans le même sens.

J'ai tout d'abord une question sur la tendance ou l'évolution en matière de fuites. On dit que l'on est à 20 %, que l'on est dans la moyenne européenne, cela représente quand même des volumes conséquents. Va-t-on vers une amélioration ou pas, sachant que le traitement pour avoir de l'eau potable est de plus en plus lourd ? Ces pertes nous coûtent très cher !

Par rapport au plan d'urgence, je ne vais pas en rajouter parce que M. Senesael vient juste d'en parler. Effectivement, il faudrait trouver une solution pour contraindre les uns et les autres à ces mises à jour et au fait de rentrer des plans d'urgence. En cas d'événement, il est fondamental de pouvoir réagir rapidement.

Ce qui m'interpelle le plus, c'est une phrase dans le rapport : *« Malheureusement, certains événements ne sont toujours pas signalés à l'administration. En effet, au niveau des non-conformités bactériologiques, seuls 20% ont été déclarés »*. S'ensuivent toute une série de tableaux qui calculent dans quelle mesure cela est conforme. Si seulement 20 % des non-conformités ont été déclarés, cela veut-il dire qu'il faut multiplier par cinq toutes les statistiques négatives que l'on a ensuite ? Cela voudrait dire qu'il y a cinq fois plus de problèmes que ceux qui sont analysés dans l'ensemble du rapport.

Par rapport à 2008, on observe une légère diminution de la non-conformité — moins 7,3 % -, mais tenant compte que seulement 20 % des éléments sont déclarés. Si ma lecture est bonne, c'est quand même assez alarmant.

Quand on voit une partie des conclusions sur la problématique des nitrates et des pesticides — et là, je m'adresse plus au ministre -, on doit à un moment donné saisir ce problème en Commission de l'environnement. Je sais que c'est souvent abordé sous l'angle Commission de l'agriculture. Il faut aussi pouvoir faire le pendant ici sur ces problématiques-là, nitrates et pesticides, si on veut vraiment avancer sur ces sujets-là.

Je vais m'associer à une question de M. Senesael en ce qui concerne le plomb. Un arrêté ministériel est souhaitable ou en cours de rédaction. Je voudrais voir si vous avez avancé sur le sujet.

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

M. Desgain (Écolo). – Je voudrais aussi remercier M. Delloye pour la présentation de son rapport, qui montre bien l'importance de disposer d'un organe chargé du contrôle de la qualité d'eau de distribution. Cela me paraît fondamental.

Vous avez bien montré l'évolution de la qualité du contrôle, des données, de la transmission des informations par les distributeurs. Une partie de votre rapport montre aussi qu'il y a encore un long chemin à parcourir pour être sûr que le contrôle soit effectué de façon précise et que l'on n'ait plus de problème de qualité des eaux. On avance, mais il y a encore des préoccupations très claires qui apparaissent. Cela me paraît vraiment important d'insister là-dessus. Je vais faire comme M. Senesael, relever la phrase où vous évoquez l'insouciance de certains distributeurs et le peu de réactivité lorsqu'un problème apparaît, est connu ou déclaré : un niveau préoccupant en métaux lourds, des analyses bactériologiques qui sont un peu à la limite, parfois sur les pesticides. Cela reste inquiétant pour certains distributeurs, d'autant que, jusqu'ici, si j'ai bien compris le dispositif, votre service contrôle l'auto-contrôle qui est fait par les producteurs. Il n'y a pas de prélèvements, d'analyses d'eau qui sont faits dans ce cadre-ci par un opérateur extérieur qui dépendrait directement de vos services pour vérifier la qualité des analyses faites. Il y a des procédures administratives mais il n'y a pas d'analyses physiques faites par d'autres laboratoires d'analyses à votre demande. On n'est pas encore non plus au bout de toutes les possibilités de contrôle.

Ensuite, je suis préoccupée par la carte que vous avez présentée sur les concentrations en nitrates dans les eaux de distribution. Les séparations de catégorie de concentration devraient être adaptées parce que, pour moi, il y a un objectif indicatif, qui est de 25 mg de nitrates par litre d'eau. Les cartes que vous avez montrées ne permettent pas de voir quelles sont les zones de distribution en-dessous, quels sont les contrôles en-dessous de ce seuil et ceux qui sont au-dessus. Pourtant, une fois que l'on passe au-delà des 25 mg de nitrates par litre, il faut se préoccuper de la situation. Vous mettez bien en évidence que, dans la zone de Hesbaye, on s'attend à une augmentation de la concentration en nitrates dans l'eau captée par les distributeurs. Cela ramène toujours cet incessant problème de fond, qu'il faut absolument traiter et prendre à bras-le-corps, de la présence de nitrates en quantités trop importantes dans les eaux souterraines. Une part majeure des nitrates qui sont dans les eaux souterraines sont amenées par l'activité agricole pour laquelle, dans les zones les plus sensibles, il faut pouvoir aller plus loin que ce que l'on ne fait aujourd'hui en termes de maîtrise de l'épandage des effluents d'élevage d'une part, et des engrais minéraux d'autre part. Parce que chaque fois qu'il y a du nitrate qui arrive dans l'eau, c'est de l'argent perdu par l'agriculteur qui l'a mis en surface. Dans 95 % des cas, c'est cela qui se passe. Je pense vraiment — votre rapport le met en évidence — qu'il y a un travail à renforcer par rapport à cela.

Mon avant-dernier point concerne les caractéristiques organoleptiques de l'eau, où vous mettez en évidence que l'on retrouve, dans une série d'analyses, trop de chlore libre. Pensez-vous que c'est bien estimé ? Ou est-ce que, comme par rapport aux paramètres bactériologiques, il n'y a pas une sous-estimation du niveau de surchloration que l'on peut observer dans certains endroits ? Cela me paraît un point sensible parce que l'on incite souvent les consommateurs à boire de l'eau du robinet plutôt que de l'eau en bouteille. Un des aspects qui fait que les gens n'ont pas envie de boire de l'eau du robinet, c'est quand elle sent trop le chlore. Une série de

petites communes, notamment dans la Province du Luxembourg, font de la résistance pour traiter de façon plus approfondie leurs eaux, justement à cause de la question du chlore que les habitants n'ont pas envie d'avoir dans leur eau potable.

C'était les points les plus importants que je voulais évoquer ici, au-delà de la question des pesticides et de la présence de substances radioactives. On en a observé dans la région de Fleurus. Je voulais vous demander si, par rapport à cela, il y avait des échanges d'informations avec le niveau de pouvoir fédéral. Parfois, quand on interroge le niveau de pouvoir fédéral, il dit : *C'est lié à la caractéristique des roches, à d'autres substances que l'on retrouve dans les eaux souterraines*, et il essaie de noyer le poisson. Y a-t-il des échanges d'informations dans ce cadre-là ?

Voilà les éléments de réflexion et questions principales que je voulais vous poser.

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

M. Dodrimont (MR). – Mes remerciements aussi à l'égard de M. Delloye pour son exposé particulièrement clair et fouillé. Il a brossé un tableau complet et qui nous permet de bien comprendre où nous en sommes aujourd'hui en Région wallonne par rapport à la qualité de l'eau de distribution.

J'aurais peut-être deux remarques un peu plus politiques et des questions plus à l'attention de M. le Ministre. J'ai cru comprendre que l'on faisait le lien par rapport à une série de contrôles qui tendent à une non-conformité bactériologique au sein de la distribution, plutôt dans des secteurs où des services communaux qui sont plus présents que quand il y a une gestion par des intercommunales ou sociétés plus spécialisées. Dans ces zones, n'augmente-t-on pas le risque pour le consommateur d'avoir une eau de moins bonne qualité ? Une réflexion au sein de cette institution peut tendre à ce que l'on supprime progressivement ces services communaux. On pourra parler d'autonomie et de beaucoup de choses qui doivent être prises en compte mais la qualité de l'eau, le risque pour la santé, *et cætera*, ne doivent pas nous forcer à aller plus loin et tendre à une plus grande professionnalisation de la distribution d'eau parce que certaines zones semblent être en moins grande conformité par rapport à d'autres. Le lien avec la manière dont l'eau est distribuée me semble pouvoir se faire.

La deuxième question que je souhaite aborder est celle qui concerne les fournisseurs privés. J'ai compris que 24 campings avaient fait l'effort d'être en règle par rapport à la distribution d'eau pour les personnes qui occupent des parcelles dans ces campings. On le sait depuis de nombreuses années, il y a une évolution importante par rapport à la clientèle de ces campings, on est passé des séjours exclusifs de vacances à de la résidence permanente dans de très nombreux cas. Il en va de même pour les parcs résidentiels de vacances, où on avait des personnes, probablement avec moins d'exigences, qui étaient en situation de vacances dans ces parcs résidentiels et qui, maintenant, sont devenues des habitants permanents. Je m'interroge sur le peu de campings — c'est ce qui a été évoqué dans votre analyse, Monsieur Delloye — qui sont en règle par rapport à ces normes édictées.

Je m'interroge aussi sur notre décret qui oblige les distributeurs à prendre en charge les raccordements d'eau alimentaire, notamment cette notion de 50 m que le distributeur prend à sa charge lorsqu'il effectue de nouveaux raccordements. C'est un dispositif décrétal qui ne peut pas être d'application lorsque l'on est dans le cadre d'un parc résidentiel de vacances qui, souvent, comprend des voies d'accès qui ne sont pas publiques, qui sont privées. Donc, le distributeur se retranche derrière ce fait pour ne pas exécuter le dispositif du décret.

Monsieur le Ministre, ne devons-nous pas entamer une réflexion par rapport à cela ? On parle ici de la qualité de l'eau. Il est clair que certains parcs résidentiels fonctionnent toujours avec des puits privés, avec une série de dispositifs qui ne sont pas nécessairement déclarés, comme on l'a évoqué, qui ne sont pas nécessairement en conformité avec ces normes que l'on souhaiterait voir appliquées pour tous. Et quand ces parcs résidentiels, ou les comités de gérance, ou les comités de copropriétaires, veulent faire la démarche pour permettre à leurs occupants de bénéficier d'un système de raccordement que je qualifierais de conventionnel, le distributeur se retranche vers le côté privé des installations pour ne pas permettre cette distribution et prendre en charge une importante partie des coûts de distribution *via* les dispositions du décret. J'aimerais avoir votre sentiment plus politique par rapport à cet état de fait et repréciser qu'il y a, à mon sens, beaucoup trop peu, notamment dans les campings, d'exploitants qui sont en règle par rapport à leur fonction de fournisseur privés, comme on les a intitulés. Cela m'interpelle aussi parce qu'on le sait, c'est déjà un public souvent très fragilisé qui consomme probablement plus volontiers de l'eau de distribution plutôt que de l'eau achetée dans le commerce et donc, cela m'inquiète pour la santé de ces personnes. J'aimerais aussi avoir le sentiment de M. le Ministre par rapport à ce point.

Mme la Présidente. – Préalablement à la réponse de M. Delloye, je propose d'entendre quelques éléments d'éclaircissements de la part de M. le Ministre.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je ne serai pas très long parce que je laisserai M, l'auditeur répondre aux différentes questions.

Simplement, je rappelle que, d'une manière générale, même si, on insiste sur les différents points problématiques à améliorer. Il faut quand même mesurer que le niveau global de qualité de l'eau est tout à fait valable en Wallonie et s'améliore avec le temps. C'est l'impression générale que l'on peut aussi garder de l'analyse globale de ces résultats de qualité de l'eau.

Deuxièmement, la question des petites régies a été pointée par rapport au réseau global de distribution. Je dirais que c'est d'abord un choix communal auquel les communes tiennent beaucoup — savoir si elles souhaitent rester indépendantes et garder ce traitement à leur niveau. En général, ces régies se trouvent dans des zones à risques parce que les nappes sont superficielles, plus sensibles à la pollution bactérienne; il y a également une problématique d'acidité en ce qui concerne le massif ardennais. C'est donc un fait que la localisation des communes concernées amène quelques difficultés, mais il faut signaler aussi que les régies communales font appel à des organismes spécialisés, notamment l'AIVE, pour améliorer leur gestion, en particulier dans la Province de Luxembourg. Il y a donc une évolution qui se fait aussi. Mais c'est le choix de ces communes de rester indépendantes ou pas dans cette gestion de l'eau. Simplement, ce qu'il faut rappeler et que ces communes savent bien également, c'est que la directive européenne et le respect des normes de qualité s'appliquent évidemment à tout le monde. Donc, dans les prochaines années, cela restera aussi un fameux défi à leur niveau dans leur autonomie de garantir ces niveaux de qualité. Mais ce sont les communes qui en font le choix.

Ensuite, sur la question des nitrates et des pesticides du plan PGDA, peut-être pourrions-nous y revenir plus globalement. Je pense que l'on sort un peu de l'objet de la discussion, mais simplement pour signaler qu'en pleine collaboration avec mon collègue de l'agriculture, nous sommes en phase de discussion, de négociation avec la Commission européenne. C'est maintenant que les réunions ont lieu et, dans les prochaines semaines, le gouvernement pourra se positionner sur la manière de mettre en œuvre le plan. Je pourrai également m'en expliquer dans cette commission. Là, on est tout à fait dans un travail qui est en train de se faire, en concertation avec la Commission européenne.

Monsieur Dodrimont, sur la question des campings que vous évoquez, c'est un problème tout à fait sensible et réel. On retombe évidemment sur le débat global de l'habitat permanent. Cela fait partie des points qui sont relevés dans le cadre de la problématique générale de l'habitat permanent, puisque c'est tout le problème de l'équipement des voiries; et c'est justement la difficulté du coût de transformer ces zones lorsqu'elles sont devenues de l'habitat, alors qu'au départ, elles n'étaient pas prévues pour cela. C'est une problématique tout à fait spécifique à laquelle nous sommes attentifs dans le cadre plus global du suivi de l'habitat permanent.

Voilà, Madame la Présidente, les quelques éléments que je voulais ajouter avant de laisser la parole à M. Delloye pour les réponses sur le rapport.

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

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Delloye, Attaché à la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement. – Merci, Madame la Présidente. Concernant le respect de procédures inscrites au Code de l'eau, l'insouciance qui est évoquée concerne plutôt les procédures de type réglementaire. Ce sont des petites choses mais cela pénalise le travail de l'administration et cela prend énormément de temps de faire des rappels à tout le monde, parfois jusqu'à des troisièmes et quatrièmes rappels.

Outre les rappels préventifs, quelles sont les mesures contraignantes? Il faut savoir que le « décret infractions » considère ces manquements comme des infractions, en général, de quatrième catégorie, donc avec menaces de sanctions qui ne dépassent pas 1 000 euros au pénal. De ce point de vue-là, cela ne fait pas très peur. Il vaut mieux continuer à harceler le distributeur. Vous avez vu qu'on finit par avoir ce que l'on veut. Concernant la procédure d'urgence où il reste un distributeur qui n'a pas transmis la mise à jour, c'est toujours le cas à l'heure actuelle, on est ce qu'on appelle en troisième rappel. C'est la menace de sanctions qui avait été assortie d'un mois. Maintenant, c'est le PV. Là, c'est une infraction de deuxième catégorie. Donc, cela monte de 100 000 à 1 million d'euros au pénal. Si le parquet ne poursuit pas, cela revient en sanction administrative et cela peut aller de 50 000 à 100 000 euros. On a déjà eu le cas une fois, du même type, avec une petite commune. Là, le procureur du Roi est intervenu et a poursuivi. Il a demandé une régularisation dans les plus brefs délais du distributeur, qui s'est exécuté.

Concernant l'amélioration continue de la qualité de l'eau distribuée, cet arrêté ministériel, qui était nécessaire pour la problématique des métaux et en particulier du plomb, a été adopté le 29 septembre 2011, date de signature de M. le Ministre. Il est paru au *Moniteur belge*. Tous les distributeurs d'eau ont reçu l'instruction pour démarrer leur contrôle additionnel dès le 1er janvier 2012, avec les bonnes règles de prélèvement, c'était cela le problème. Vous pouvez assez facilement prélever une eau au robinet

sans avoir de problème. Si vous purgez complètement l'installation intérieure de l'abonné, vous n'aurez jamais de problème. C'était important de fixer les règles. Cela, c'est acquis et on démarre.

(Mme Cremasco, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

La dernière question concerne l'effectif. En fait, nous sommes trois personnes. J'ai une personne pour la distribution publique qui a été régularisée, donc à durée indéterminée. Il n'y a donc pas de souci. Par contre, pour la distribution privée, nous avons une personne à durée indéterminée qui est sur un remplacement «pause carrière» et, normalement, son contrat se termine au mois de mai de l'année prochaine. Jusqu'à présent, on n'a pas encore trouvé de solution pour la maintenir.

En ce qui concerne les fuites d'eau qui sont évaluées à 20 % sur le réseau, y a-t-il une amélioration? Je ne peux pas vous le dire parce qu'en fait, ces 20 % sont une dégradation qui a eu lieu sur les dernières années. En fait, le rendement était meilleur. Il atteignait 75 % il y a cinq ans d'ici et il s'est dégradé ces dernières années. Il y a eu des incidents climatiques, genre gel/dégel, qui ont fait chuter le rendement. On n'en a plus eu, donc, de ce point de vue-là, cela devrait remonter. Les investissements sont colossaux pour remplacer les tuyauteries-mères. Les distributeurs, même la Société wallonne, ont du mal à respecter leur taux de renouvellement de 1 %. C'est un peu l'incertitude mais, en tout cas, nous n'avons plus eu de gros incidents comme ceux de 2008-2009.

Concernant la mise à jour des plans d'urgence, je ne citerai pas le nom du distributeur, mais probablement que le PV va partir.

Les événements qui ne sont pas déclarés à l'administration sont estimés à 20 % parce que, l'année suivante, on a reçu tous les résultats. Le rapport que vous avez ici tient compte de tous les résultats. Notre petit souci, c'est de déclarer, dans la procédure d'urgence, au moment où cela se présente pour que l'on veille à ce que le distributeur informe l'abonné s'il y a un risque. C'est là notre souci.

En ce qui concerne les nitrates et les pesticides, M. le Ministre a répondu.

Pour la question suivante concernant l'insouciance et le peu de réactivité du distributeur, quand il se passe un événement et qu'il y a un problème, cela fait partie de ce qu'on reproche pour le moment au distributeur. Prenons le cas des pesticides, vous savez que c'est particulièrement délicat de communiquer avec l'abonné en ce qui concerne les pesticides, parce qu'il y a une phobie du pesticide malgré le fait que la norme résulte d'un principe de précaution. Il n'y a pas à s'affoler, mais c'est délicat avec l'abonné.

Le distributeur — et c'est sans doute pour cela qu'il ne nous a pas avertis, sachant qu'un mois de non-conformité, le temps d'installer un charroi actif, c'est acceptable puisque ce sont des toxicités à long terme — préfère régler son problème lui-même et ne rien dire.

Nous ne sommes pas d'accord parce qu'il faut voir quel niveau a atteint le pesticide. On veut absolument savoir. Une substance n'est pas l'autre quand nous parlons de santé. Nous voulons voir le niveau atteint.

C'est là qu'on discute avec eux.

Bien sûr, l'administration peut à tout moment faire ses propres contrôles. Il n'y a rien de plus facile puisqu'il suffit d'aller sonner dans une école ou chez un abonné.

Nous confions nos échantillons aux laboratoires accrédités qui travaillent pour les distributeurs d'eau. On fait cela régulièrement. On fait cela au niveau des dérogations du PH, quand on instruit le dossier et qu'un distributeur nous prétend qu'il n'a plus de raccordement au plomb. On prend un réseau et on fait une vérification d'une vingtaine de raccordements. On peut le faire en microbiologie, mais notre impression c'est qu'on peut jouer la transparence. Il n'y a pas lieu d'aller le faire au niveau microbiologie, où c'est largement bien contrôlé. Pour le moment, il n'y a pas nécessité de refaire des contrôles.

Quand un abonné se plaint directement chez nous, il nous arrive d'aller faire directement le contrôle. Si on a une totale confiance au distributeur, il est obligé de le faire. On lui demande de le faire et de nous fournir les résultats.

L'objectif de qualité de 25 mg/l concernant les nitrates figure bien sur la carte. La carte est codée en tranches de qualité depuis 10 mg/l jusqu'à 50 mg/l, qui est la norme de potabilité. Vous avez, sur la carte, les différentes catégories. Dans les Ardennes, c'est la situation inverse, on a les meilleures qualités concernant les nitrates. On peut le voir sur la carte.

En ce qui concerne la problématique du chlore libre, il y a une norme à respecter qui a valeur indicative, qui n'est pas totalement de rigueur.

Sur des longs réseaux ou des réseaux urbains où il y a des réservoirs de relais, ce qui se passe, c'est que le distributeur en tête après le captage est obligé de surchlorer pour garder son résiduel chlore jusqu'à l'extrémité des réseaux. Les non conformités, c'est cela.

En fait, les habitants qui sont abonnés plutôt en tête du réseau se plaignent souvent.

C'est un compromis, un réglage.

Il y a eu une amélioration. Ils sont conscients qu'il faut éviter de mettre la grosse dose, surtout que c'est un sérieux problème en plus pour le goût de l'eau. Cela doit être vraiment calibré le plus possible.

Il y a d'autres techniques de désinfection. Pour les petites zones de distribution et les petits distributeurs, en ce qui concerne ces eaux acides où le chlore est particulièrement désagréable, ils se tournent plutôt vers les rayonnements ultra-violets. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de sécurité avec le rayonnement jusqu'au bout du réseau. Il n'y a pas de rémanence de la stérilisation.

Concernant les substances radioactives, on a fréquemment des contacts avec l'Agence fédérale de contrôle nucléaire. En fait, ce sont eux qui nous ont demandé de leur fournir les points de contrôle sur la distribution d'eau. Il n'y en a que six pour le moment, mais ils vont s'étendre. Ils vont se développer. Evidemment, ils sont déjà venus nous voir pour qu'on le leur indique. Ils ne connaissent pas nos différents captages. La collaboration est indispensable puisqu'ils ont besoin de nous pour leur indiquer où il faut faire des contrôle, ne pas avoir de doublon et contrôler un maximum d'eau.

Je pense que les autres questions s'adressaient à M. le Ministre mais je voudrais dire un petit mot sur la distribution privée.

Il y a aussi un problème économique par rapport aux distributions privées. Dans la Province de Namur, par exemple, la compagnie INASEP est toujours volontaire pour étendre son réseau à ses frais, pour aller alimenter ces campings résidentiels, *et cætera*, notamment du côté d'Hastière où il y en a beaucoup. Elle se heurte au refus du gérant de ces distributions d'eau parce que l'eau qui n'est pas de très bonne qualité, ne coûte quasiment rien à part la redevance sur le captage. Ce ne serait plus le cas avec la reprise du réseau par l'INASEP. Donc, c'est parfois le gérant ou l'association qui refuse de se raccorder à la distribution publique. Il y a parfois même des conflits au sein d'associations, certains le voulant, d'autres le refusant.

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée à l'unanimité au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Mme la Présidente. – J'aimerais vous demander votre avis, chers membres de la commission.

M. Nicaise a besoin d'une grosse demi-heure pour la présentation de son rapport. Il y a quatre questions, mais je ne vois que deux parlementaires concernés. Les autres pourraient éventuellement arriver. Il y a quatre questions qui seraient jointes au débat et qui concernent directement le rail wallon, comme cela, vous pouvez estimer le temps éventuel que prendrait le débat par rapport à ce rapport.

Je vous proposerais de commencer par l'exposé de M. Nicaise, d'éventuellement suivre avec les questions, mais en clôturant à 1 heure et on reprendrait en début d'après-midi.

Je suis ouverte à toute suggestion.

On fait comme cela ?

La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Madame la Présidente, sans vouloir être pessimiste, mais le sujet est quand même d'actualité et d'intérêt. Ne craignez-vous pas que la proposition que vous faites nous amène à saucissonner l'ensemble des débats ? En d'autres termes, n'aurait-on pas intérêt à recommencer plus tôt dans l'après-midi, quitte à interrompre maintenant de manière à avoir l'ensemble des débats ?

Mme la Présidente. – C'était ma question. Est-ce qu'on scinde ?

Ce qu'on peut faire aussi, c'est faire tout le débat l'après-midi, avoir uniquement l'exposé de M. Nicaise. Il m'a confirmé qu'il était disponible toute la journée, il est prévoyant.

Faisons cela.

On commence donc par l'exposé. M. le Ministre m'a demandé pour pouvoir dire un petit mot d'introduction. On désigne un rapporteur. On fait l'exposé et nous amorcerons le débat plus les questions l'après-midi.

Cela convient-il à tout le monde ?

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE TRITEL SUR LE RAIL WALLON

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la présentation de l'étude Tritel sur le rail wallon.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – M. Desgain est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. le Ministre Henry

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je ne serai pas long.

C'était simplement pour réexpliquer un tout petit peu la démarche.

J'ai déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de parler de cette étude que j'ai lancée il y a un certain temps; elle a effectivement été médiatisée puisque le point est venu au gouvernement tout récemment pour prendre acte des résultats de l'étude.

Je trouvais tout à fait justifié que la présentation puisse être faite aux parlementaires. On a d'ailleurs prévu que des copies puissent vous être distribuées — je ne sais pas si cela a déjà été le cas -, ainsi vous avez vraiment le dossier complet.

On est à un moment important puisqu'en réalité, la démarche qu'on vise ici est de se préparer à ce que la Wallonie puisse réagir à temps et à heure aux projets d'investissement de la SNCB qui nous arriveront courant de l'année prochaine. On est clairement dans une procédure préalable de préparation pour être en état de se positionner sur le plan de la SNCB, puisque la procédure est ainsi faite que les régions se prononcent, remettent un avis, mais sur base du plan qui est d'abord adopté pour proposition aux régions par le Fédéral et par la SNCB.

L'étude qui va maintenant être présentée est une première en tant que telle. C'est une volonté de faire l'analyse sur la Wallonie de l'ensemble des projets en matière de rail et de voir de quelle façon et lesquels sont les plus pertinents. Comment peut-on les classer?

Évidemment, cela recouvre un ensemble d'investissements importants. Nous ne savons pas encore aujourd'hui quel est le niveau d'investissement qui sera disponible, puisque le plan fédéral n'est pas disponible. Donc, nous ne pouvons pas encore savoir quel sera le montant disponible pour les investissements wallons, mais le travail de préparation sera ainsi fait. Il permet le débat puisque nous sommes seulement, au niveau du gouvernement, à une prise d'acte de cette étude qui est maintenant soumise à concertation. Le point reviendra au gouvernement dans quelques mois pour une adoption de priorité, de nouveau, toujours en amont de la concertation de la SNCB.

Je voulais simplement recadrer cela pour qu'on voie bien de quoi il s'agit et à quel stade on en était. Je vais tout de suite passer la parole à M. Nicaise, qui est le chef de projet au sein du bureau d'étude Tritel.

Audition de M. Nicaise, Chef de projet de l'étude «rail» au Bureau d'étude Tritel

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

M. Nicaise, Chef de projet de l'étude «rail» au Bureau d'étude Tritel. – Merci de m'accueillir ici.

Je vais vous faire une brève synthèse d'un travail qui a été long et minutieux.

Ne m'en voulez pas de ne pas pouvoir citer tous les projets, tous les enjeux, lors de cette présentation parce que parler du rail pour les 15 prochaines années en 30 minutes, je pense que c'est une gageure.

Les acteurs du transport ferroviaire, je pense que vous connaissez cela. Je vais simplement rappeler qu'au sommet du transport ferroviaire, il y a quand même l'utilisateur, c'est-à-dire soit le citoyen, soit les entreprises; ensuite, il y a tout le cadre politique, législatif, qui vient de l'Union européenne.

En Belgique, le Fédéral est l'autorité de tutelle et l'autorité subsidiante. Les régions, *a priori*, ont peu de prises directes, mais il faut tenir compte du fait que les régions maîtrisent bon nombre de politiques qui sont en rapport avec le transport ferroviaire.

En ce qui concerne le groupe SNCB et sa structure complexe, je ne rentre pas dans les détails.

Il faut également retenir qu'il y a deux secteurs ferroviaires qui sont entièrement libéralisés: le transport international de voyageurs et le transport de marchandises. Il y a ainsi d'autres opérateurs que le groupe SNCB sur le rail belge.

Voici quelques éléments clés du diagnostic en guise d'introduction.

Au niveau du réseau, il faut se rappeler qu'on a un patrimoine exceptionnel en Belgique, le réseau le plus dense en Europe. Cela ne veut pas dire qu'il est utilisé de la manière la plus performante qui soit, mais en termes de kilomètres de ligne par kilomètre carré de superficie, c'est le plus dense en Europe. Globalement performant, double voies, très majoritairement électrifié, globalement en bon état, cependant et en particulier du côté wallon, on sait qu'il y a des projets de modernisation qui s'éternisent dans le temps.

Une des clés et des explications, c'est la fameuse clé 60/40, avec le réseau wallon qui concentre la grande majorité des ouvrages d'art.

Au niveau des gares et des points d'arrêt, de nouveau, il y a une densité importante qui subsiste, gares et points d'arrêt en Belgique et en Wallonie,

bien qu'on en ait supprimé plusieurs centaines en 1984.

Un chiffre intéressant, c'est de retenir qu'il y a un peu plus de la moitié de la population wallonne qui habite à proximité des gares.

Les recettes des billets couvrent environ 35% des coûts par ce qui est un ratio classique dans le domaine du transport public.

Pour les marchandises, on retrouve évidemment la même domination de la route. Il est important de se rappeler qu'on est dans le secteur libéralisé. Donc les acteurs font ce qu'ils veulent, ils ne sont pas tenus par des obligations de service public. Il y a deux grands axes marchandises en Belgique, il y a deux grandes gares de formation. Bien que, côté wallon, l'activité a fortement baissé, suite notamment aux réformes du principal opérateur — opérateur dit historique, c'est-à-dire la filiale fret du Groupe SNCB -, il y a une centaine de raccordements industriels en Wallonie avec, de nouveau, des utilisations très variables. Il y a également six plate-formes multimodales raccordées au rail.

Qu'est-ce qui fait que les entreprises choisissent ou ne choisissent pas le ferroviaire? Il y a différents paramètres. Il y a la qualité de service, beaucoup d'entreprises la trouvent trop faible. Il y a l'adéquation au souhait des entreprises et, là aussi, il y a beaucoup de difficultés pour répondre à leurs souhaits. Enfin, il faut rappeler les fondamentaux économiques du transport. Si les volumes ou les distances ne sont pas importants, le fret ferroviaire a beaucoup de mal à trouver sa pertinence par rapport à la route dont les coûts fixes sont nettement inférieurs.

Les opportunités pour le rail? Je dirais que toutes les tendances lourdes sont favorables au transport ferroviaire. C'est l'augmentation de la mobilité, la congestion routière ou les préoccupations environnementales; il y a évidemment un certain nombre de menaces. La crainte des opérateurs, c'est de ne pas avoir les moyens de pouvoir faire face à l'augmentation de la fréquentation. Il y a toute une série de difficultés pour répondre aux attentes des entreprises et de la population. Il y a évidemment le contexte concurrentiel, l'éparpillement des activités parce que le transport en commun pour être performant a besoin d'une structure du territoire avec des concentrations. Et il y a tout le contexte du transport de marchandises qui a été libéralisé. Il y a aussi des stratégies des opérateurs, notamment, qui ne sont pas nécessairement les stratégies des territoires.

On en vient à six enjeux prioritaires qui ont été identifiés dans l'étude. C'est ce qu'on appelle les fondamentaux. Il faut se rappeler qu'il y a toute une série de points sur lesquels on peut difficilement faire omission. Il y a d'abord la sécurité, je ne vais par revenir là-dessus, c'est très clair que cela a été négligé dans le passé. Donc, aujourd'hui, on se retrouve avec un passif important à résorber en quelques années, ce qui va impliquer des moyens financiers importants pour le prochain plan d'investissements.

En ce qui concerne la maintenance, il faut vraiment se dire qu'au niveau de l'infrastructure ferroviaire, comme dans plein de secteurs industriels, vous avez un moment opportun pour faire la maintenance. Si vous repoussez ce moment, à court terme, il ne se passera rien, mais à long terme, vous allez avoir une dérive des coûts de maintenance très importante, une diminution de la sécurité, une diminution des fonctionnalités du réseau. Cela, c'est la situation dans laquelle se trouve le rail en France. En Belgique, nous ne sommes pas dans cette situation-là, mais il faut bien rester dans un cercle vertueux et faire la maintenance au bon moment dans l'intérêt, à long terme, du réseau.

Au sujet de la qualité de service, je ne vais pas m'étendre là-dessus mais il est clair que tous les utilisateurs du rail sont en attente d'une nette amélioration de la ponctualité.

Enfin, il y a le matériel roulant. On paie toujours aujourd'hui les conséquences du manque d'investissements dans le rail entre les années '80 et '90. L'âge moyen des locomotives, des automotrices est élevé — + de 27 ans — et il va falloir continuer à investir pour remplacer les trains les plus vieux, et aussi pour absorber simplement l'accroissement de la fréquentation.

J'en viens à l'enjeu 2, après les fondamentaux, c'est tout ce qui concerne l'attractivité du service. Il y a une figure ici qui paraît peut-être très simple, mais qui, en soi, est une révolution copernicienne. Jusqu'à aujourd'hui, la planification des transports en Belgique est essentiellement une démarche dictée par l'infrastructure, par les contraintes techniques, par les contraintes propres au chemin de fer. Nous estimons qu'il faut mettre l'usager au centre des réflexions. Il faut d'abord raisonner en termes d'offres. Que veut-on faire comme offre? Ensuite, on tire les leviers d'action sur l'infrastructure, sur le matériel roulant. Mais cela, c'est une affaire de techniciens, de réseau. Par contre, ce qui est crucial, c'est de se dire: *«Que veut-on comme offre ? De quoi ont besoin les entreprises et la population pour se déplacer ? »*.

Là dedans, il y a toute une série de sous-enjeux. Le premier, on l'a baptisé «mailler le réseau», c'est-à-dire améliorer la desserte du territoire. Il y a des régions en Wallonie qui sont peu, voire pas, desservies par le chemin de fer. Là, il y a toute une série d'enjeux: en utilisant l'infrastructure existante ou éventuellement en réouvrant d'anciennes lignes,

puisqu'il y a un patrimoine important d'anciennes lignes en Wallonie. Si on veut rouvrir des anciennes lignes, il faut le faire avec un modèle adéquat. Pour être un peu caricatural, je pense que cela ne sert à rien de rouvrir des anciennes lignes si c'est pour y faire circuler un train toutes les deux heures, un train vieillot, un train poussif qui s'arrête dans des gares en ruines. Si on rouvre des anciennes lignes, c'est pour avoir un modèle d'exploitation performant adapté au contexte régional.

Concernant les fréquences, s'il ne fallait retenir qu'une seule chose de cette étude, j'aurais envie que ce soit celle-là parce que je pense que c'est vraiment la clé de l'attractivité du transport public. Aujourd'hui, nous sommes dans un système qui date de 1984 — donc qui n'est pas récent -, qui consiste à faire circuler un train par heure par relation. Il nous semble que pour avoir une offre attractive, le minimum, c'est d'avoir deux trains par heure par relation. Cela veut dire franchir un seuil important au niveau de la qualité de la desserte. C'est aboutir à une sorte de réseau métropolitain qui n'est pas à l'échelle d'un bassin ni même à l'échelle de la Wallonie, mais qui doit clairement être fait à l'échelle nationale. Le réseau ferroviaire est totalement indépendant des frontières administratives des régions, donc ce genre de réflexion doit se faire au niveau national.

Il y a l'enjeu des nœuds de correspondance. Je reviendrai là-dessus par la suite.

Et puis, il faut bien se dire que doubler les fréquences ne revient pas à doubler les charges d'exploitation tout simplement parce que l'on peut s'attendre à ce qu'il y ait une réponse très forte de la clientèle, et donc une hausse de recettes de billetterie. Et puis aussi, des gains très importants peuvent être faits au niveau de la productivité de l'offre. Je ne rentre pas dans les détails, mais il faut retenir que si on investit de manière intelligente, si on augmente l'offre de manière intelligente, on peut enclencher un cercle vertueux où l'investissement initial peut être compensé par l'accroissement de la fréquentation et par les gains de productivité.

Les nœuds de correspondance : on ne sait pas optimiser les correspondances si on ne regroupe pas les départs et les arrivées des trains dans les gares. C'est ce que font les Suisses. Voyez l'exemple de Berne. C'est ce cadran-horaire sur notre schéma. On voit que les trains sont concentrés autour de zéro et autour de 30.

En Wallonie, on a quelques exceptions, Ottignies et Ath, qui fonctionnent suivant ce principe. Si vous connaissez un peu la gare d'Ottignies, vous avez les trains omnibus qui arrivent, les trains IC se croisent à Ottignies et quelques minutes après, les trains omnibus repartent. C'est une des raisons pour lesquelles Ottignies est la première gare wallonne. *A contrario*, on a beaucoup trop d'exemples en Wallonie où ce principe n'est pas du tout appliqué. J'ai pris ici Liège-Guillemins, vous voyez, les départs et les arrivées des trains sont éparpillés sur tout le cadran-horaire. Dans ces conditions, il y a peut-être certaines correspondances qui fonctionnent, c'est un peu l'effet de la chance, mais il y en a toute une série qui ne fonctionnent pas du tout.

Le principe qui a été étudié dans l'étude, c'est de planifier le système de transport, c'est-à-dire l'infrastructure, le matériel roulant, le plan de desserte pour que les trains se croisent dans les gares. Il y a un petit détail technique, vu le temps imparti, je ne peux pas rentrer là dedans. Il faut retenir que dans un horaire cadencé et symétrique tel qu'on l'a en Belgique, les trains se croisent toutes les heures, soit à 0 et à 30, soit à 15 et 45. Soit ces trains se croisent en rase campagne, cela n'a d'intérêt pour personne, soit on s'organise pour que ces trains se croisent en gare. Si ces trains se croisent en gare, on peut, à partir de là, bâtir tout le système des correspondances, les correspondances entre les trains et aussi les correspondances avec les bus. Parce qu'aujourd'hui, dès que les arrivées-départs des trains ne sont pas concentrés dans le temps, le TEC est face à un dilemme : quelles correspondances assurer ? Choisit-on d'assurer la correspondance avec le train qui vient de Bruxelles ou avec celui qui vient de Luxembourg ?

Est-ce possible en Wallonie ? Oui, sur plusieurs axes, c'est possible. Cela implique de mener toute une série d'actions. Cela implique de se placer dans une démarche à long terme où, à partir de l'objectif d'améliorer les correspondances, on agit sur l'infrastructure, sur l'horaire, sur le matériel roulant. C'est la démarche qui est appliquée en Suisse depuis plusieurs années. C'est une des raisons de son attractivité.

Il y a un troisième enjeu, ce sont les temps de parcours. Là, il faut se rappeler que l'usager, ce qu'il regarde, c'est son temps de porte à porte. Il faut donc agir sur tous les leviers d'action que l'on a pour améliorer ces temps de parcours de porte à porte. Il faut savoir que toucher à l'infrastructure ferroviaire, c'est sans doute le levier d'action le plus difficile et le plus coûteux. Il faut bien faire attention là-dedans. Pour donner un exemple caricatural, ce n'est sans doute pas utile d'investir 60 millions d'euros pour redresser une courbe et gagner une minute de temps de parcours si, après, les usagers attendent 25 minutes leur correspondance ou s'ils doivent se lever un quart d'heure plus tôt parce que le bus qui les conduit à la gare est bloqué dans les bouchons. Il faut avoir une vision globale de cette question des temps de parcours et il faut retenir aussi qu'accroître les fréquences, c'est un levier pour réduire les temps des parcours. La majorité des usagers ont une heure cible d'arrivée à destination. Si on leur permet de prendre un train qui arrive le plus près possible de cette heure cible, on réduit leur temps de parcours.

La synthèse de cet enjeu attractivité de service, c'est de faire un schéma d'exploitation. C'est ce schéma qui reprend les relations et fréquences dans un horizon 2020-2025. Je ne peux pas rentrer dans le détail mais vous trouverez cela dans les cartes jointes aux documents.

Le principe de base est de doubler les fréquences entre les grandes villes wallonnes et Bruxelles : quatre trains IC par heure parfaitement cadencés, donc un cadencement de quarts d'heure. Sur les autres relations, deux trains par heure et par sens toute la journée. Donc, cela, c'est le principe de base, sauf peut-être sur certaines lignes où la fréquentation est vraiment très faible et là, il faut réfléchir à l'application de ce principe.

Un mot sur les enjeux internationaux. Il y a évidemment l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg-Bâle avec le pendulaire. Il y a aussi dans l'étude une proposition d'infrastructure pour raccourcir les temps de parcours. Il y a la possibilité et l'opportunité d'avoir un arrêt du futur train allemand à grande vitesse à Liège. La seule action qu'on peut avoir, c'est d'essayer de convaincre le décideur, c'est-à-dire la Deutsche Baan, de l'opportunité de s'arrêter à Liège. Toute une série d'autres actions sont listées dans l'étude.

Enfin, au-delà des enjeux strictement internationaux, il y a tout ce qu'on appelle les enjeux transfrontaliers, c'est-à-dire les déplacements de courte distance de part et d'autre d'une frontière, Il y a évidemment beaucoup de travail à faire puisque le chemin de fer reste prisonnier des frontières entre les États.

Au niveau du fret, différentes réflexions peuvent être faites. Il y a tout d'abord l'aspect des corridors. La Belgique est relativement bien située par rapport à ces corridors européens.

Il y a un premier volet d'actions qui est d'améliorer les corridors existants en levant toute une série de limitations. Vous en trouverez le détail dans les documents. Il y a également une opportunité d'inscrire un corridor européen sur une orientation est-ouest à travers la Wallonie. C'est donc un corridor qui vise à relier la Grande-Bretagne à l'Allemagne. Ce corridor peut circuler, soit par le réseau français, et vous devinerez évidemment que les français plaident pour cette solution, soit transiter à travers la Wallonie et sur l'infrastructure existante, qui devrait juste être légèrement adaptée. Il y a là un enjeu en termes de *lobbying* politique.

Au niveau de l'activité, il est important de retenir que, pour les marchandises, le secteur est libéralisé. On a des nouveaux opérateurs qui sont à la recherche de ce qu'on appelle des bases logistiques où ils peuvent assurer leur service. Il importe donc, pour la qualité de la desserte en Wallonie et aussi tout simplement pour créer de l'activité économique, d'attirer des opérateurs. Je dirais qu'au même titre que la région a favorisé l'accueil d'opérateurs aériens sur ses aéroports, il faut aujourd'hui attirer des opérateurs ferroviaires sur les gares wallonnes. Il y a en Wallonie des atouts intéressants pour ces opérateurs. Je ne rentrerai pas dans les détails mais on a des atouts qui doivent être valorisés de manière proactive, comme pour l'accueil de n'importe quelle activité économique.

Il y a, dans le secteur des marchandises, toute une série d'évolutions européennes en cours. Il serait risqué, bien sûr, de ne pas être intégré dans ces évolutions. Des acteurs dominants apparaissent. Des réseaux dominants apparaissent et la réflexion est la même. Il faut évidemment multiplier les efforts pour s'inscrire dans les organisations dominantes qui apparaissent dans ce secteur libéralisé.

Il ne faut pas oublier non plus les dessertes locales, qui sont indispensables aux entreprises. De nouveau, il y a toute une série de propositions qui sont reprises dans l'étude pour pérenniser ces dessertes d'entreprises.

L'enjeu 3, mais je vais être très succinct, j'ai envie de dire que c'est l'enjeu technicien. Le navetteur, à quelques exceptions près, ne s'intéresse pas au nombre de voies qui compose la ligne sur laquelle circule son train. Ce qui l'intéresse, c'est la fréquence, c'est la qualité de service, c'est l'amplitude. Donc, on a repris dans l'étude toute une série de propositions pour augmenter la capacité et la fonctionnalité du réseau. Il y a des réponses graduées qui doivent être apportées à cette problématique. Cela ne passe pas nécessairement par des travaux colossaux, cela dépend des cas et donc, si cette question vous intéresse, je vous suggère de vous plonger dans le syllabus qui vous sera remis à la fin de l'exposé.

J'en viens à l'enjeu 4, les gares et les points d'arrêt. C'est évidemment un enjeu très important. Il faut se rappeler quelque chose de fondamental, c'est que la configuration des gares correspond à la configuration du territoire au XIXe siècle, au moment où le chemin de fer a été construit. Donc, aujourd'hui, on a toute une série de besoins qui ne sont pas remplis par la configuration actuelle des gares et, *a contrario*, on a quelques cas où on a des gares qui n'ont plus vraiment de pertinence dans la configuration actuelle du territoire. Le message de l'étude est d'avoir une politique plus dynamique en matière de gares. Il faut mener une politique très forte d'articulations entre l'aménagement du territoire et la localisation des gares.

Il y a donc dans l'étude toute une série de propositions de réouverture ou d'ouverture de nouveaux points d'arrêt. Il y a également la question des points d'arrêt existants qui, en général, sont dans

un état très dégradé. Je dirais qu'il est de la responsabilité du groupe SNCB et de ses autorités de tutelle d'enfin mener une politique simplement de gestion en bon père de famille, de ces points d'arrêt.

Au niveau des gares de formation en Wallonie, il est clair que les deux principales gares de marchandise en Wallonie sont dans un état dégradé. Elles ne répondent plus aux fonctionnalités contemporaines et là, il y a un volet infrastructure ; il faut moderniser ces installations. Pour Monceau, ce sont des projets qui sont en cours mais qui méritent d'être enfin clôturés. Et puis, il y a un volet activité. Il faut évidemment favoriser le développement de l'activité, en tirant parti du patrimoine existant qui est important.

L'enjeu numéro 5 concerne l'accès au réseau pour les chargeurs et pour les entreprises. Là aussi, il y a beaucoup de choses qui doivent être faites. Aujourd'hui, les entreprises, globalement, ne sont pas satisfaites du transport ferroviaire pour toute une série de raisons. Une des actions que peut initier la région, ou d'autres partenaires publics, c'est évidemment de renforcer les possibilités d'accéder au réseau ferroviaire, par exemple en créant des « Railports », qui sont des installations publiques de chargement, en encourageant de nouveaux raccordements industriels là où c'est pertinent. Puis il y a de nouveau un aspect articulation avec l'aménagement du territoire. On a en Wallonie un potentiel important de friches industrielles, de terrains industriels ou de terrains du groupe SNCB qui sont déjà raccordés au réseau ferroviaire, bien souvent, ils sont aussi en bordure de voies navigables. C'est donc là un potentiel vraiment très intéressant de terrains trimodaux qui doivent être valorisés avec l'accueil d'activités générant des flux ferroviaires ou sur la voie navigable.

Un mot en particulier sur le projet TGV fret. Le projet le plus avancé en Europe est le projet Euro Carex. La filière cible est le bien à haute valeur ajouté, parce qu'il faut pouvoir couvrir le surcoût de la grande vitesse. Donc Liège Bierset est dans ce projet, dans la première phase. Cela figure dans l'étude mais il faut se rappeler que le principal écueil de ce projet n'est pas l'aspect infrastructurel. Au niveau infrastructurel, les enjeux sont très limités. Le raccordement Liège Carex pour la partie Infrabel, c'est un aiguillage et deux signaux, cela se limite à cela, ce qui est une chance puisque l'on peut faire ce projet pour des montants d'investissements très limités. Il faut retenir qu'Infrabel ne construit pas les raccordements industriels ni les terminaux. Infrabel prend en charge la connexion au réseau.

Donc, il y a la deuxième partie du projet, ce qui figure en vert sur ce schéma d'Infrabel, c'est à charge du demandeur. Ici, dans le cas présent, je ne sais pas si ce sera Liège Carex, la SOWAER ou un montage de projets qui concernera les deux.

Et enfin, le troisième écueil de ce projet, qui est vraiment le plus crucial, c'est de démontrer la viabilité économique de ce projet. Ce sont les banques qui vont prendre une décision à ce niveau puisque le démarrage de ce projet nécessite des moyens financiers très importants, 600 à 800 millions d'euros, et donc, il faut un *consortium* de banques qui ait confiance dans la viabilité économique d'un tel projet, qui est novateur, qui est inexistant, et donc, il y a vraiment un travail de pionnier qui doit être fait à ce niveau-là.

Le dernier enjeu concerne la gouvernance. Je ne vais pas rentrer dans les détails mais je pense que tous les observateurs du rail en Belgique se rendent compte que l'organisation actuelle du groupe SNCB mérite une adaptation, une clarification pour pouvoir exécuter un meilleur service pour la collectivité. C'est certainement le premier enjeu. Le second enjeu, c'est cette fameuse répartition 60/40. Alors, on peut discuter à l'infini sur la pertinence de ce choix 60/40 et pourquoi pas 42/58. Mais une chose doit être dite, c'est que cette clé s'applique chaque année et donc, au niveau pratique, c'est une aberration totale puisque tous les travaux en Flandre et en Wallonie sont rendus interdépendants et que les ingénieurs du groupe SNCB passent une quantité incroyable de temps à faire des comptes d'apothicaires pour que, le 31 décembre, on respecte bien la clé 60/40.

Je pense que l'on peut réfléchir à une application un peu plus souple de cette clé 60/40 et notamment sur une base pluri-annuelle de trois à cinq ans, avec des balises. Il y a une formule à trouver à ce niveau.

Enfin, il y a un enjeu qui est celui de la politique globale de transport. Tous les pays européens qui sont performants en ferroviaire ont des politiques volontaristes en matière de transports. Sans mesure volontariste, le fret ferroviaire ne va jamais sortir de ses marchés un peu captifs que sont la sidérurgie ou les carrières.

Il y a là toute une série de mesures « carottes » et de mesures « bâtons ». Il faut trouver un bon équilibre entre ces deux mesures pour favoriser l'usage de chaque mode là où il est le plus pertinent pour la collectivité.

Au terme de cette étude, on a sélectionné 34 projets d'infrastructures. Le but de cette démarche est de répondre à la demande du Gouvernement fédéral qui va arriver : « quelles sont vos priorités en termes d'infrastructures ferroviaires ? ». Ce sont donc les projets qui sont sur l'enveloppe Infrabel. Cela ne comprend pas les projets de gares, de raccordements, de matériel roulant. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas là d'enjeux importants et des implications financières.

Ces 34 projets représentent, au niveau investissements, un peu plus de deux milliards

d'euros avec une série de projets qui sont petits, en termes financiers. Il y a 12 projets qui représentent chacun pour moins de 25 millions d'euros. Il y a 18 projets moyens, entre 25 et 100 millions d'euros. On a trois gros projets, entre 100 et 200 millions d'euros, et puis on a un très gros projet, qui est le raccordement de l'aéroport de Gosselies, qui est estimé à 600 millions d'euros.

Cette enveloppe de deux milliards, manifestement, impressionne beaucoup les journalistes. Mais il faut se rappeler qu'en ce qui concerne les enjeux sur le rail en Belgique, il n'y en a pas un seul qui ne soit pas en milliards d'euros. Chaque année, le groupe SNCB représente 3,5 milliards d'euros, dont 2,7 milliards d'argent public. Donc, il faut bien remettre les choses dans leur contexte.

Quels seront les montants disponibles ? Aujourd'hui, on ne le sait pas puisque c'est une décision du Fédéral. Peut-être que dans les heures ou dans les jours qui viennent, on y verra un peu plus clair. Tout ce qu'on peut dire, c'est que le plan d'investissements précédent représentait plus de 10 milliards sur cinq ans, que dans ce plan, on avait un volet extension d'infrastructures, qui représentait 44 %, ce qui fait à peu près un milliard d'euros par an. Donc, chaque année, en 2011, en 2012, on va investir un milliard d'euros en Belgique au niveau de l'extension d'infrastructures, ce qui veut dire qu'en Wallonie, il y a à peu près 300 millions d'euros disponibles. Aujourd'hui, ces 300 millions d'euros passent principalement sur deux projets : les mises à quatre voies de la ligne 161 et de la ligne 124.

Alors, heureusement, ces projets, qui sont très budgétivores vont rentrer, petit à petit, dans une courbe descendante. Au niveau de la ligne 161, le pic dans l'investissement a déjà été dépassé. Cela veut dire que, petit à petit, si le Fédéral maintient son enveloppe globale constante, il y a des budgets qui sont aujourd'hui dans le projet RER et qui, petit à petit, peuvent glisser sur d'autres projets.

Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'il y a toute une série d'autres besoins qui vont être extrêmement importants au niveau financier. Il y a la sécurité, estimée à 3,7 milliards sur dix ans. Pour le matériel roulant, selon l'estimation qui circule, c'est 3 milliards d'euros pour le prochain plan d'investissements, ce qui est à peu près le niveau actuel et donc, de nouveau, on n'est pas dans des chiffres complètement fous. Évidemment, l'entretien, la ponctualité ou les gares constituent toute une série de besoins.

Les 34 projets pour deux milliards, c'est le volet « nouvelles infrastructures » de cet ensemble de besoins. Je dirais donc que cette enveloppe de deux milliards est un objectif certainement ambitieux, surtout qu'il y a toute une série de menaces qui pèsent sur les moyens publics, mais ce n'est pas du tout un objectif démesuré.

Alors, puisque vraisemblablement, tous les projets ne pourront pas être menés, on en a fait un exercice de prioritisation, avec une analyse coût/bénéfice. Alors, les bénéfices, c'est à prendre au sens large, c'est la qualité de service, la capacité, le potentiel, *et cætera*.

Les coûts représentent à la fois les coûts d'investissements et aussi la difficulté technique et l'impact environnemental des projets.

Sur base de ces deux ensembles de critères, on peut faire ce type de graphique où on voit les coûts et les bénéfices. Les projets les plus intéressants sont ceux qui sont dans le bas à droite. Il n'y en a pas évidemment, cela aurait été trop beau de trouver un projet qui, pour quelques millions d'euros, vous procure un bénéfice incroyable. On a une famille de projets, le 10 et le 3 sont des projets chers mais qui rapportent aussi des bénéfices importants. On a une seconde famille de projets qui sont un peu moins chers avec des bénéfices moindres également. Et puis, on a tout un nuage de points que je détaillerai sur la diapositive suivante.

En ce qui concerne le projet de Gosselies, il n'est pas sur ce graphique pour des raisons de lisibilité. Étant donné son coût de 600 millions d'euros, son rapport coût/bénéfice est plus faible que les autres projets. Cela ne veut pas dire que ce projet n'a pas d'intérêt, c'est un des projets les mieux classés en termes d'intérêts mais, simplement, au niveau mathématique, si on divise par 50 millions ou par 600 millions, on a des résultats très différents.

Voici un zoom sur ce nuage de points avec les projets moins importants en termes budgétaires — les projets les plus intéressants sont de nouveau ceux qui sont dans le coin inférieur droit -, ce sont les projets pour un petit investissement : on a un bénéfice intéressant, on n'a pas un bénéfice extrêmement important. Cela concerne notamment toute une série de petites lignes en Wallonie. Aujourd'hui, il y a toute une série de contraintes qui figent la desserte qu'on peut donner à la population. Sur le graphique, cette droite en orange pointillé, cette diagonale représente le seuil de décision de l'autorité publique. Quel est le rapport coût/bénéfice que l'autorité publique est prête à accepter ? Je n'ai pas la réponse, c'est un choix politique de se dire que l'on fixe l'orientation de ces diagonales.

En conclusion de cette démarche, il y a trois cartes de synthèse que vous retrouverez dans le rapport, qui reprennent la localisation des projets, le type de projet, les bénéficiaires principaux de ces projets et le résultat de cette démarche de hiérarchisation des projets. Je ne rentre pas dans le détail de cette carte, je vous invite à l'imprimer en A3 si possible et à la consulter si cela vous intéresse.

Il y a le pendant de cette carte avec le schéma d'exploitation pour que l'on voie bien, de nouveau, l'articulation entre l'objectif de desserte et l'intervention qu'il faut mener sur le réseau pour permettre cet objectif de desserte. Il y a enfin le pendant de cette carte pour les aspects marchandises avec les projets qui ont plus une utilité marchandise, et toute une série d'autres informations qui découlent des recommandations de l'étude.

J'en arrive à la conclusion de ce travail et je suis disponible pour répondre à toutes les questions. Le document complet vous sera remis à l'issue de la séance.

Mme la Présidente. – Merci, Monsieur Nicaise, on vous remercie pour la limpidité de vos propos et le fait de vous être tenu dans les délais impartis.

Je propose que tout cela mûrisse pendant le temps de midi et que l'on se retrouve à 14 heures précises pour le débat.

Mme Defraigne (MR). – Après-midi, c'est suivant l'ordre des questions.

Mme la Présidente. – On s'inscrira à ce moment là et les quatre questions peuvent être posées dans le cadre d'une inscription. Comme vous posez une question, si vous n'intervenez pas dans le débat... Vous voudriez isoler votre question ?

Mme Defraigne (MR). – Non, pas du tout. On peut intégrer les questions dans le débat et donc, on s'inscrit dans le débat. Ma question est de savoir si on suit l'ordre des questions ou si on s'inscrit dans le débat. Je ne poserai pas ma question car je veux envisager les choses de façon globale.

Mme la Présidente. – Vous estimez que, dans votre exposé, vous aurez introduit votre question.

Mme Defraigne (MR). – Oui, inutile de faire deux fois le travail.

Mme la Présidente. – Je vous fais confiance. Je propose que l'on soit flexible.

Les travaux recommencent à 14 heures précises.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 48 minutes.

- La séance est reprise à 14 heures et 07 minutes.

Mme la Présidente. – La séance est reprise.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Nous allons reprendre nos travaux et, comme annoncé, nous allons joindre les différentes questions des parlementaires au débat.

La parole est à Mme Defraigne.

Mme Defraigne (MR). – Premièrement, Monsieur le Ministre, je vais d'abord vous féliciter — profitez d'avoir proposé au Gouvernement wallon ce plan ferroviaire. J'ai revu les questions que j'avais posées antérieurement, où je vous avais demandé, à l'époque, d'être vigilant sur ce dossier et d'être assertif et proactif sur le plan de la méthode. C'est un point intéressant.

Maintenant, cela ne va pas être aussi lénifiant car il y a évidemment un certain nombre d'interrogations et de remarques.

Première remarque dans la présentation de ce matin. Je vais peut-être prendre un thème. J'en aurai trois ou quatre. Il a été indiqué qu'il y avait une volonté de faire venir plusieurs opérateurs ferroviaires. Cela m'a immédiatement fait penser à la venue de la Deutsche Bahn. J'ai revu mes classiques, les questions que je vous avais posées sur cette venue de la Deutsche Bahn. Il y a une motion que nous avions — le groupe MR — déposé au Conseil communal de Liège car il nous paraissait que, indéniablement, la ligne supposée relier Francfort à Londres devait s'arrêter en gare de Liège-Guillemins, gare TGV, et la question qui vous avait été posée était de voir comment vous alliez attirer ces opérateurs ?

Quels étaient les contacts avec la Deutsche Bahn à cette occasion ? Ça peut être d'autres choses. Il n'y a pas que ce dossier, mais c'est un dossier emblématique car on constate qu'au delà de la bonne volonté de faire venir la Deutsche Bahn, il y a malgré tout des réticences de la part de l'opérateur principal de notre réseau ferroviaire qui est la SNCB. Je ne suis pas certaine que la SNCB voyait d'un bon œil et était ravie de voir opérer la Deutsche Bahn. Cela nécessitait aussi des mises à gabarit, des investissements sur propriété de la SNCB dans le cas d'espèce, que j'ai pris comme exemple, mais qui est un exemple illustratif. Je voulais savoir où en étaient les négociations avec cet opérateur-là en particulier mais, de façon générale, comment allez-vous vous y prendre ou comment vous y prenez-vous pour essayer de concilier ce souhait de diversification d'opérateurs avec les exigences de la SNCB et un certain protectionnisme de celle-ci, pour le qualifier comme cela ? C'était une première remarque qui pouvait se relier avec d'autres débats que nous avons eus par le passé et qui sont importants, notamment dans la région où nous habitons.

Dans la liste des enjeux, il y a un dossier qui fait

polémique et questions pour le moment, et sur lequel ce serait vraiment important d'y voir très clair.

Dans la liste des enjeux, il y a «soutenir l'émergence du TGV fret». Evidemment, cela rebondit sur le débat qui a eu lieu et également sur l'interpellation de mon collègue, M. Crucke ; question que M. Jeholet souhaitait vous poser. Eurocarex est le projet le plus avancé, avec «Liège Bierset» inclus dans la première phase. Et puis, on a le principal écueil, comme pour se défendre du projet — «viabilité, économie de l'exploitation» — comme si, dans la fiche de présentation que vous nous soumettez, vous ne croyez pas à votre propre dossier.

Dans la liste des enjeux, j'ai cru lire qu'il était simplement fait mention d'une articulation entre le réseau ferroviaire et les zones d'activités économiques — je ne parle pas de la fiche aujourd'hui mais il y avait déjà des restrictions plus que mentales dans la fiche qui nous est présentée, ce qui m'inquiète. Ce n'est quand même pas quelque chose de très percutant, de très volontariste, de parler d'articulation.

J'ai repris la DPR. Dans celle-ci, il est indiqué que le gouvernement s'engage à améliorer l'accès aux deux aéroports régionaux en réalisant le raccordement de Bierset à la ligne TGV fret et le maintien d'une offre de transports en commun suffisante de et vers Liège.

Je voudrais quand même y voir clair dans ce dossier car, manifestement, on est passé à côté des fonds européens. C'est une identification par l'Europe d'un certain nombre de dossiers phares à concurrence d'à peu près 200 milliards d'euros. Mais des investissements étaient prévus par l'Europe à concurrence de 31,7 milliards d'euros et on a complètement loupé la cible. On est passé à côté puisque le Gouvernement wallon n'aurait rentré aucune fiche, aucun document alors que dans ce qui concerne les autres corridors européens — le *power point* y a fait allusion rapide ce matin — d'autres ont rentré des projets, et comme je le dis, tout euro qui ne serait pas investi, toute manne européenne à côté de laquelle on passe, cela a un effet levier à l'envers, c'est-à-dire que, pour un euro non investi, on en perd peut-être 10. Pendant ce temps-là, tandis que la Région wallonne dort, d'autres sont tout à fait éveillés et tout à fait en alerte, et eux ont rentré des dossiers.

La question qui est posée, c'est de se dire : peut-on éventuellement rattraper le coup au Parlement européen? Première remarque, j'ai bien vu qu'on se renvoyait la balle au sein du gouvernement «*Ce n'est pas moi, c'est l'autre*», comme l'a très bien dit M. Crucke. Il aurait pu poser sa question à n'importe lequel des ministres, à commencer peut-être par le ministre-président. Mais est-ce que, compte tenu du nombre de députés européens, les Wallons, il y en a 8 sur 22, s'imaginent qu'on peut rattraper la sauce? Ne va-t-on pas rire de nous en disant «*Comment voulez-vous sauver un dossier alors que vous ne l'avez pas rentré, c'est dire l'importance que vous, Région wallonne, y accordez*», c'est donc du second degré puisque vous n'avez pas rentré de dossier et vous voudriez que nous, Parlement européen, on sauve cela.

Je voudrais qu'on ait une clarté là-dessus. Vous allez peut-être me répondre : on va sauver le dossier, on va rattraper la sauce puisqu'on le présente dans les enjeux essentiels ou prétendument tels, dans le plan Rail et dans le plan qu'on va les défendre vis-à-vis de la SNCB. Comme je l'ai dit, dans la liste des enjeux, apparemment, on ne parlerait que d'une articulation entre le réseau ferroviaire et les zones d'activité économique. Votre présentation du *power point* n'est pas d'un optimisme délirant puisque vous parlez de viabilité économique qui n'est pas démontrée — la formule qui a été utilisée — comme si elle était problématique, ce qui semble inférer que vous auriez déjà, en quelque sorte, démissionné du projet.

Une demande a été formulée par Liège Carex, celle d'être consulté. Je vois une lettre, ici, qui vous a été adressée et qui indique que le conseil d'administration de Liège Carex, réuni au complet ce 9 novembre, a chargé son président, M. Grafé, d'ajouter Liège Carex à la liste des associations et sociétés que vous avez proposées au Gouvernement wallon de consulter au sujet du plan pluriannuel des investissements de la SNCB.

C'est l'avis que le Gouvernement wallon doit rendre au sujet du PPI. Les deux demandes qui vous ont déjà été exprimées par Liège Carex sont : voir la SNCB et Infrabel, prévoir les investissements liés à sa participation au projet de fret *express* européen sur les lignes à grande vitesse, à savoir pour la SNCB. Cette lettre est très précise, beaucoup plus précise que ce qui nous a été exposé ce matin : la participation à la constitution du stock roulant constitué de rames spécifiques et sa maintenance et, pour Infrabel, l'adaptation des lignes à grande vitesse au service du fret, puis les travaux de raccordement des infrastructures de Liège Airport au réseau ferré existant.

Il y a donc une demande très précise, qui n'est pas purement théorique, administrative ni formelle, il y a carrément une feuille de route qui vous est adressée par Liège Carex. Donc, je voulais savoir où cela en était, si vous alliez exaucer cette demande et cette question, si vous alliez y répondre. Puis, en fin de cette lettre du 9 novembre, il y a quand même quelque chose d'important. Je ne dis pas que c'est *in cauda venenum*, mais on dit : raccorder les infrastructures à l'aéroport de Liège Airport au réseau ferré existant. Alors, là, la question que je pose est : de quel réseau ferré existant? Parce que j'ai cru comprendre que vous aviez, dans vos

cartons, l'intention de relier ce projet à la dorsale wallonne.

Or, un certain nombre de spécialistes — j'ai les déclarations notamment de M. Grafé, toujours lui, à qui j'ai demandé aussi pourquoi il ne s'en était peut-être pas plus ému auprès de M. Antoine, rassurez-vous, je ne l'ai pas épargné sur cet angle-là non plus parce que la question demeure posée — considéraient que relier à la dorsale wallonne était en quelque sorte une hérésie, parce que cela nécessitait des investissements énormes hors de proportions alors qu'on a déjà un réseau TGV existant entre Paris-Bruxelles-Liège-Cologne ; un TGV passagers qui est déjà opérationnel et qui pourrait très bien faire l'affaire en termes de fret. C'est cette question qui est posée parce que, dans votre projet, si on dit simplement articulation, si on fait les réserves que vous avez énoncées, cela ne revient-il pas formellement à une absence de projet ? Ce projet Eurocarex de corridor européen, je ne vais pas redire ce que M. Crucke a très bien dit, mais passer à côté des fonds européens, cela me paraît extrêmement délicat.

Je voudrais savoir pourquoi Liège Carex et Liège Airport ne sont pas repris dans la liste des organismes qui seront consultés, ce que vous avez répondu au président de Liège Carex. Je voudrais savoir quelle chance on aurait de voir des décideurs européens appuyer le projet Carex transitant par Liège Airport au programme RTT si, nous-mêmes, on ne peut pas le faire valoir de façon volontariste et précise dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 de la SNCB.

Je voulais connaître l'état de la question et savoir si vous alliez répondre à M. Grafé, notamment. Ce n'est pas pour le plaisir de répondre à M. Grafé, c'est pour la nécessité de savoir comment un projet qui est présenté comme une priorité dans la déclaration de politique régionale peut tomber comme cela, s'effilocher et ne pas voir le jour de façon très précise. C'est évidemment un projet et c'est pour cela que je ne souscris pas à la terminologie « viabilité principal écueil, viabilité économie de l'exploitation » et à la sémantique qui est indiquée sur la fiche *power point*.

Je voudrais quand même un point précis sur ce dossier. Dans les 34 projets d'investissement, un a retenu particulièrement mon attention. Donc, premièrement la problématique des opérateurs notamment Deutsche Bahn, deuxièmement Carex. Troisièmement, c'est évidemment, vous vous en doutez, le réseau express liégeois. Dans le projet, le REL, j'ai vu à la page 123 qu'on y décrivait la version maximaliste, on a donc la version en direct. La version de base, page 123, tout le monde pourra la lire, mais j'y lis en tout cas que l'exploitation de la ligne Flémalle Haute-Seraing-Liège — Mme Simonis connaît cela aussi par cœur — est toujours en service, mais pour du trafic marchandises, et l'idée serait de prévoir la réouverture au service voyageurs.

Les infrastructures sont là, mais il faut réaménager des points d'arrêt et il est indiqué qu'il faut diminuer le trafic indu par le poste d'entretien, notamment de Liers, et que des activités pourraient être centrées à Liège Guillemins ou Quiquempois. Il est en tout cas indiqué que le projet est complémentaire au projet de tram de la SRWT. Il y a, dans cette version de base où on prévoit quatre points d'arrêt, 4 millions, pour la suppression des principaux points, cela fait 8 millions. L'amélioration de la L34 et l'ouverture des points d'arrêt, cela fait 7 millions. On a budgété 19 millions pour cette version de base, c'est la version sans les options. La version maximaliste, c'est 100 millions d'euros, avec l'idée de réaliser une liaison qui permettrait de boucler un anneau ferroviaire continu autour du centre de Liège.

Une certaine ASBL que vous connaissez bien, Monsieur le Ministre, indiquait que pour financer un projet de REL — j'ai ici les chiffres de ces deux prononcés proposés par cette ASBL, je ne sais pas si c'est comme Voldemort, si on peut toujours citer son nom ou pas, mais c'est urbAgora, pour ne pas la citer, arrive avec un chiffrage qui est tout à fait différent de vos 100 millions d'euros. On est à 333 millions pour financer un projet de REL.

La question posée est de savoir si c'est évidemment le même projet. Dans quel cadre se situe-t-on ? Est-ce que c'est la version *a minima* ou la version *a maxima* ? Est-on plutôt plus près des 100 millions ou des 333 millions ? Aussi, surtout, je voudrais connaître cette complémentarité avec le tram. Je voudrais en dire un mot, cela fait partie des questions qui sont à l'ordre du jour. Je pense qu'on ne peut pas faire l'impasse et l'économie de lier ce débat-ci sur le rail avec celui du tram. Cela me paraît la logique même. On sait qu'il y a beaucoup de remous par rapport au tracé qui a été proposé. Nous avons eu un débat en comité d'accompagnement, je me suis abstenue parce que le tracé, notamment sur Liège, me paraît poser question, pour le fait que, notamment, un certain nombre de quartiers peuplés ne sont pas irrigués. Je sais qu'au sein de votre formation, Monsieur le Ministre, le débat fait rage. En tout cas, le débat est chaud, le débat est peut-être même électrique parce que vous ne semblez pas d'accord entre les uns et les autres. En d'autres termes, on vous reproche, Monsieur le Ministre — j'essaie de synthétiser les réactions des uns et des autres que j'ai pu lire dans une carte blanche, notamment -, d'être très en-deçà du tracé qui avait été proposé *in nihilo tempore* — ce n'est pas si loin, 2009 — par Écolo, tracé en boucle revu au rabais, et de ne pas avoir un tracé suffisamment performant en ce qu'il n'irrigue pas les quartiers plus peuplés, ce qui pose, à terme, une question véritablement de rentabilité du tram et une difficulté pour trouver un opérateur privé.

Dans ce qui est proposé pour le REL — et c'est pour cela que je dis que les deux dossiers sont totalement liés -, il y a une partie du REL qui longe carrément le tracé qui est proposé par le tram.

Je voudrais savoir comment on peut se permettre, dans cette période de difficultés que nous connaissons, d'avoir des doubles emplois, des doublons puisqu'on vient avec des tracés — vous nous direz si c'est la version de base ou la version avec options — qui se recoupent totalement, qui se recouvrent alors même qu'on reproche par ailleurs que le tracé du tram n'aille pas là où il devrait aller, c'est-à-dire chercher des clients. Nous sommes tous d'accord sur le retour du tram, mais il faut aller chercher des clients là où ils se trouvent, là où il y a des densités de population.

Donc, non seulement on ne va pas chercher les densités de population, mais en même temps, on fait double emploi avec un tracé de tram qui longe pour partie une ligne 125a qui pourrait faire l'affaire.

Je voudrais donc que vous nous éclairiez là-dessus parce que cela me paraît extrêmement important en termes d'efficacité et de mobilité, mais aussi en termes de saine utilisation des deniers publics. Vous allez donc nous dire quel est le choix retenu et quel est le financement.

Le quatrième élément qui a retenu aussi mon attention est dans la réfection des gares. Il y a des absentes, je vais prêcher pour ma paroisse, mais ce n'est pas du sous-localisme parce que cela s'articule dans un défi plus large. J'ai parlé des projets Jonfosse-Palais-Bressoux, je n'ai pas vu de projet de rénovation de ces trois gares.

Je voudrais savoir si le bourgmestre de Liège qui s'était engagé devant le conseil et qui avait dit qu'il viendrait non pas tendre un projet et un dossier, a rentré un dossier et est venu trouver une solution pour cette rénovation.

De façon générale, voilà les questions que je pose. C'est bien de venir avec un dossier et d'essayer de prendre un petit peu de l'avance vis-à-vis de la SNCB. Je pourrais encore ajouter que, par rapport au projet REL, on ne peut pas dire qu'elle soit très réceptive, on ne peut pas dire qu'elle accueille cela très chaleureusement. Il faut savoir aussi comment on va les convaincre, comment on va négocier. Le problème est le même par rapport au dossier Deutsche Bahn.

De façon générale, je crois que nous avons un défi. Mme Cremasco en est témoin, je prends très souvent le train, quasiment tous les jours. Je peux tenir aussi, à titre personnel, ma petite statistique des retards, des difficultés, des arrêts, des trains supprimés. Il y a un plan d'économie de la SNCB qui a été présenté et on peut dire que, d'une façon ou d'une autre, c'est 70 % du rail et de la circulation wallonne qui va morfler et qui va amortir le choc. C'est particulièrement criant en Hainaut. Vous avez parlé de la répartition 60/40, mais si on voit le plan SNCB, c'est quand même la partie sud qui va le plus trinquer, me semble-t-il, dans le projet d'économie qui est rentré. Il faut savoir comment on va aussi négocier cela. Le défi a bien été expliqué par Monsieur tout à l'heure, c'est évidemment d'avoir une qualité de service. Les retards sont là. Je pense que — et on bien fait de faire la comparaison avec le réseau cadencé suisse — quand on sait qu'en Suisse les gares sont vides et puis, dix minutes avant l'heure, elles se remplissent, dix minutes après, elles sont vides parce que tout est reparti, que les correspondances partent toutes à temps et à heure. Et cela fonctionne. Les trains suisses sont à l'heure. Les nôtres ne le sont pas et c'est vrai que, quand on voit la mosaïque ou le pointillisme de Liège-Guillemins ou d'Ottignies, il y a quand même un sacré défi. Je me dis parfois que notre région, j'ai toujours l'espoir de me dire qu'on vit dans un pays qui est encore à la pointe de la technologie, qui est un pays développé et de dire quand même qu'il y a des vérités élémentaires et fondamentales qu'il faut rappeler pour avoir des trains à l'heure au XXIe siècle, cela ne cesse de m'effrayer alors que d'autres, pas si loin que cela, utilisent des méthodes de fonctionnement qui marchent. Pourquoi, chez nous, cela ne fonctionne-t-il pas? Il y a quand même une sacrée interrogation à avoir.

Voilà quelques remarques que je souhaitais pointer.

Mme la Présidente. – Merci, Madame Defraigne. Vous remarquerez ma grande tolérance. Le temps n'est pas le problème, parce que j'estime que c'est un débat. Disons qu'il y a un grand aparté sur le tram à Liège mais vous n'avez pas déposé de questions...

Mme Defraigne (MR). – Je partage votre point de vue.

Mme la Présidente. – Laissez-moi l'exprimer.

Mme Defraigne (MR). – J'ai parlé du tram parce que c'est tout à fait lié au REL, ce n'est pas pour aborder un dossier... Ce n'est pas moi qui l'écrit, c'est écrit noir sur blanc dans les petites fiches, les 34 projets qui sont rentrés, pages 123 et 124. Page 123, il est précisé que ce projet est complémentaire au tram. Je suis d'accord mais pour parler d'un dossier qui est complémentaire à un autre, il faut peut-être dire un mot de l'autre dossier. C'est simplement cela que je voulais dire.

Mme la Présidente. – Je faisais juste remarquer que je vous ai laissé dire bien plus qu'un complément. Mais, c'est parce qu'il y a des questions qui sont rentrées sur le tram que cela peut poser problème à différents moments.

Mme Defraigne (MR). – On m'a dit tout à l'heure qu'on pouvait faire un brassage...

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

M. Desgain (Écolo). – Merci, Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, mes chers collègues. Je ne peux que me réjouir de l'existence même de cette étude parce que jamais, en Wallonie, on n'a disposé d'un travail comme celui-ci pour se préparer, pour avoir des revendications, des demandes argumentées face à la SNCB lorsqu'elle doit établir son plan d'investissement.

J'ai vu des cartes antérieures sur un projet de tronçon de dorsale wallonne à grande vitesse le long de l'autoroute qui était dessinées pratiquement à main levée sur une carte, qui était presque une carte routière, et c'était à peu près le seul projet défendu par la Wallonie à ce moment-là. Aujourd'hui, nous avons une étude conséquente, argumentée, chiffrée, qui examine un grand nombre de projets et qui les examine au départ d'une amélioration de l'offre qui doit répondre à des demandes de plus en plus importantes de mobilité qui sont formulées par les citoyens, mais qui doit aussi contribuer à relever le défi de la réduction d'émission de gaz à effet de serre sur le territoire de la Wallonie. On sait qu'un des secteurs les plus préoccupants par rapport aux émissions de gaz à effet de serre, c'est le secteur du transport puisqu'il est en augmentation constante depuis 1990 et que nous devons passer notamment par le chemin de fer pour pouvoir le juguler.

Je ne peux que me réjouir qu'il y ait une étude comme celle-ci. Certains se plaignent parfois que le Ministre Henry fait des études qui peuvent ne servir à rien. Ici, nous avons quelque chose de consistant qui part du principe qu'on regarde quelle offre on veut apporter, on adapte les infrastructures en fonction et puis on choisit le matériel adéquat pour répondre à cette offre. Cela me paraît d'une logique tout à fait limpide et évidente. Je pense que face à la SNCB, il est important que, par rapport aux différents éléments ou propositions qui sont formulés dans l'étude qui nous a été présentée ce matin, nous cherchions à avoir le plus large consensus possible pour qu'on considère que les éléments qu'elle contient sont importants, que les investissements sont nécessaires et indispensables et que nous puissions faire valoir le point de vue de la Wallonie dans son ensemble auprès de la SNCB.

Cette étude est aussi intéressante parce qu'elle envisage autant le volet marchandises que voyageurs et on voit que, dans certaines zones, les investissements sur l'infrastructure peuvent concerner les deux, les marchandises et les voyageurs, mais qu'il a aussi été étudié des investissements spécifiques aux marchandises. Cela me paraît important. Les premiers éléments de l'étude peuvent nous laisser penser qu'on a une nouvelle base pour développer la logistique, c'est un des axes importants du Plan Marshall 2.vert et de ses pôles de compétitivité, et qu'on puisse développer la logistique aussi au niveau du chemin de fer. Cela me paraît vraiment important.

La deuxième notion que je trouve tout à fait indispensable, ce sont les nœuds de correspondance qui apparaissent, qui sont proposés sur certaines lignes et explicités. Cela va non seulement servir le transport en commun par chemin de fer, mais je pense que, particulièrement dans les zones rurales, cela va faciliter la desserte plus fine au niveau des transports en commun, parce qu'il ne faudra pas qu'il y ait plusieurs bus par heure pour permettre aux voyageurs qui arrivent dans la gare en train de pouvoir rentrer chez eux ou d'aller travailler. Il suffira, à certains endroits, qu'il y ait un bus au moment du nœud de correspondance, simplement. Cela permet d'organiser, en seconde ligne, les transports en commun par le TEC. Je pense que cela peut vraiment être intéressant. Enfin, l'étude pointe et identifie manifestement des faiblesses du réseau existant. Il faut globalement des budgets peu importants pour pouvoir y répondre et faire que ces points faibles du réseau disparaissent.

Aussi, comme usager du chemin de fer sur pas mal de lignes en Wallonie, j'espère que cela pourra aider à une meilleure robustesse dans l'exploitation du réseau. Quand je dis robustesse, c'est que quand il y a un problème sur une ligne, il ne faut pas que les retards se reportent sur d'autres, que les trains puissent récupérer du retard à certains endroits, que le réseau soit plus robuste par rapport à cela parce qu'aujourd'hui, un ennui sur une ligne peut, en quelques heures, dégrader le service qui est apporté sur l'ensemble du réseau.

Je trouve intéressant aussi qu'il y ait des propositions « points d'arrêt » qui soient faites et qui soient objectivées, en termes d'exploitation des lignes et d'évolution sur la structure du territoire, soit parce que les zones d'activité économique se sont développées à certains endroits, autour de certains points d'arrêt potentiels, soit parce que ce sont les zones d'habitat qui se sont développées. Il y a par ailleurs une réflexion en cours sur les noyaux d'habitat. Je pense qu'un point d'arrêt peut contribuer à consolider un noyau d'habitat ou, dans certaines zones, à construire un futur noyau d'habitat ou un noyau d'habitat en devenir.

J'ai toutefois quelques questions par rapport aux investissements de sécurité et de signalisation. Vous avez indiqué tout à l'heure, dans votre présentation, qu'on estimait les travaux nécessaires pour améliorer la sécurité et donc, pour toucher à la signalisation globalement du réseau, à 3,7 milliards d'euros. Je pense que nous devons aussi être attentifs, au niveau de la Wallonie, à avoir aussi, dans ces investissements en matière de sécurité, une bonne

perception de ce que la SNCB veut faire et de ce que nous voulons par rapport au projet d'exploitation.

Dans certains cas, ce qu'on choisi comme type de signalisation peut avoir une influence sur la capacité du réseau, sur le nombre de trains qu'on peut faire passer sur les voies sur une journée. Dans certains cas, il est possible que la signalisation actuelle soit un frein à une exploitation cadencée du réseau, par exemple. L'étude ici porte sur les infrastructures, mais comme les montants en jeu sur la signalisation sont de 3,7 milliards, on est dans le même ordre de grandeur de ce que l'étude propose comme investissement sur les voiries. Il est important de disposer d'une grille d'analyse par rapport à l'ensemble de ce que la SNCB veut faire.

Deuxièmement, je pense aussi qu'investir massivement pour faire des grandes et belles gares coûteuses ne doit plus nécessairement être la priorité, qu'il faut veiller à ce qu'il y ait un bon équilibrage entre les investissements de la SNCB faits dans ses grandes gares et les investissements qu'on doit faire dans les infrastructures elles-mêmes, dans l'exploitation du réseau. Je ne dis pas qu'il ne faut pas les faire, je dis qu'il faut veiller à un bon équilibrage et je crois aussi, par rapport à cela, qu'on doit être attentif à la politique foncière de la SNCB. On voit dans certaines zones, à proximité de gares que la SNCB est en train d'un peu geler le terrain et, parfois, on peut soupçonner qu'elle spécule quelque part pour bien valoriser ses terrains et qu'elle fasse des choix qui ne soient pas nécessairement dans le sens de ce que nous voulions en termes d'aménagement du territoire, de densification du bâti, de proximité entre les gares et les activités économiques et les activités qu'on peut y trouver. C'est aussi un point sur lequel il faut être attentif, d'autant qu'il est important aussi, au niveau des points d'arrêt et des gares, de veiller à l'aspect multimodalité.

Pour le moment, la SNCB développe beaucoup de parkings pour les voitures, par exemple, à proximité de ces gares et points d'arrêt. Ma perception, c'est qu'il y a une faiblesse sur le développement de la mobilité douce, de la façon dont les vélos peuvent être stationnés à proximité des gares, de la façon dont la mobilité est organisée tout autour, de l'état des gares et des points d'arrêt qui sont dans un état d'entretien parfois déplorable. Il n'y a pas d'annonce de trains en retard sur le quai, quand il y a des sièges pour que les voyageurs puissent patienter, les sièges ne sont pas à l'abri de la pluie et par contre, dans les aubettes il n'y a pas de siège. On attend debout au sec ou assis mouillé, mais on ne peut pas attendre assis au sec. Ce sont des choses qui paraissent anodines, mais je trouve que si on raisonne en termes de développement d'infrastructure, de redéploiement de l'offre, comme l'étude le suggère, il faut aussi que cet aspect de qualité des gares et des points d'arrêt soit bien pris en considération.

Enfin, dernier point, mais c'est plus par rapport au plan d'investissement actuel de la SNCB, je pense que nous devons éviter que la SNCB, dans le prochain plan d'investissement, nous revende des choses qu'elle a tardé à faire pendant le plan d'investissement précédent.

Je voulais savoir si dans l'ensemble des projets qui sont avancés dans l'étude, cela ne concerne-t-il que les nouveaux projets ou y a-t-il déjà des projets en cours de réalisation mais qui traînent, qui sont en retard dans le plan d'investissement qui se termine. Cela me paraît important. Il ne faudrait pas devoir payer deux fois pour la même chose, d'autant qu'on a bien senti que l'application de la grille 60/40 a peut-être parfois freiné la réalisation de l'investissement au niveau de la Wallonie. Ce serait dommage qu'on paie deux fois pour que des investissements qui étaient prévus et qui figurent à nouveau dans le prochain plan d'investissement alors qu'ils étaient déjà dans le précédent et qu'ils n'ont pas été réalisés pour cause de retard de la SNCB.

Voilà les éléments principaux que je voulais mettre en évidence. Je trouve que ce document est une bonne base de travail et de réflexion pour définir, vis-à-vis de la SNCB, ce que la Wallonie veut pour son réseau de chemin de fer et pour la contribution que la SNCB doit pouvoir apporter à la mobilité en Wallonie.

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

M. Crucke (MR). – Je voudrais m'associer à ce qui a été dit par rapport à la qualité du document. Je voudrais également remercier M. le Ministre pour la présentation synthétique qui a été faite ici. Après une telle présentation, j'ai envie de dire que tout le travail reste à faire. Il s'agit de l'ambition du gouvernement. Ce document y a été évoqué. Je me demande comment le gouvernement va joindre l'acte à la parole. Une comparaison a été faite tout à l'heure avec la politique aéroportuaire. La manière dont la Wallonie s'est redéployée dans ce secteur a permis de se placer de manière concurrentielle sur ce vecteur de communication. L'idée serait de faire la même chose avec le rail. C'est intéressant. En-dehors du fait qu'un certain nombre de décisions parfois difficiles doivent être prises, je pense qu'on a une expérience que personne ne conteste.

Vous avez peut-être vu cet incroyable reportage de la RTBF, présenté par Corinne Boulangier, qui retraçait le passé du rail en Wallonie, nous rappelant que s'il y a bien une région qui a une expertise reconnue dans le monde entier, c'est bien la nôtre. Je rappelle que nous avons été installer le rail jusqu'au Chili, ainsi que les infrastructures dans des gares qui sont à ce point modernes qu'elles sont aujourd'hui

les rares bâtiments qui résistent aux tremblements de terre.

Nous avons une incroyable expérience et, pourtant, où en sommes-nous aujourd'hui ? Comment avons-nous pu laisser aller un réseau aussi dense que le nôtre ? Quelle est la méthodologie que le gouvernement compte employer au vu de ce passé ? Comment être à la fois fier du passé, du présent et de l'avenir ? Tout ne se fera pas en une législature mais si l'aiguillage n'est pas bon, nous perdrons encore du temps.

S'il y a un dossier dans lequel je considère que les Flamands ont pourri les choses, c'est bien le rail. Avec cette règle de 60/40 mais aussi avec la délocalisation d'un certain nombre de services. Le débat est également difficile parce que tout n'est pas entre les mains de la région. Il y a un débat au Fédéral. Comment allez-vous, Monsieur le Ministre, développer une argumentation qui permette de réagir à cette situation ? Il suffit de regarder les cadres à la SNCB pour voir qu'ils sont majoritairement flamands. Il faut leur faire comprendre que nous ne sommes pas prêts à tout accepter. Ce n'est pas parce qu'il y a une clé 60/40 qui *a priori* devrait nous plaire qu'il faut croire que les choses nous sont favorables. Rien qu'en termes de superficie, beaucoup de choses pourraient être dites, surtout si l'on tient compte de la véritable géographie de notre région.

On nous disait tout à l'heure que l'on perdait beaucoup de temps à calculer, à l'euro près, la clé 60/40, sur une base annuelle. Pourquoi ne pas travailler sur une base triennale ou quinquennale ? Dans tous les cas, il faut une base plus large, plus longue dans le temps, qui nous permettra d'avoir une vue prospective des choses. Un choix précis a-t-il été fait ? Qu'est-ce qui sera défendu à cet égard face au Fédéral ?

Je pense qu'un document tel que celui qui nous a été présenté est utile par rapport à la masse d'informations existante. Ne faisons pas l'erreur que nous faisons parfois avec ce type de documents. Comment tenir ce document systématiquement à jour ? Il y a des situations qui évoluent. Le rail ne peut pas vivre seul dans la politique wallonne. Il faut tenir compte des politiques économiques et sociales. Il faut tenir compte des choix qui peuvent modifier l'avenir intra-wallon. Par exemple, si on veut qu'un trilogiport se crée à La Louvière, il faut tenir compte de la configuration du rail à cet endroit alors que ce n'est peut-être pas l'élément le plus central. Si une décision a été prise en termes économiques hors rail, il faut pouvoir en tenir compte sur le plan du rail.

En termes d'aménagement du territoire, il y a également des zonings qui sont sur le territoire wallon. Comment joindre toutes ces nouvelles politiques avec l'actualisation du dossier ?

Un autre dossier me tient à cœur est celui du *light rail*. Avec un étonnement heureux, j'ai vu que ce document allait jusqu'au bout de la logique et valorisait cette potentialité. Il s'agit d'une opportunité pour les communes qui ne sont pas sur les dessertes principales. Un territoire comme la Wallonie a besoin de lignes principales mais aussi d'un certain nombre de lignes perpendiculaires. À ce niveau, nous sommes également en retard, notamment par rapport au reste de l'Europe. Je vois bien que lorsqu'on classe ces différents dossiers en termes de coût/efficacité, cela se fait d'une manière qui nous prouve bien que l'argent est rare. Malgré tout, on positionne tout de même ce dossier. J'aimerais avoir votre sentiment sur ce rail léger. Pensez-vous que l'on peut réellement aller jusque là ? Ne dites pas oui à tous ceux qui ont envie d'entendre un oui. Dites non si vous pensez qu'on ne pourra pas y arriver. Dites oui uniquement si vous pensez que c'est le défi de demain. Je suis de ceux qui considèrent qu'aucune région ne se relève sans avoir des moyens de transport public à la fois modernes et cohérents. La cohérence va jusque là.

Peut-on comprendre que les 34 dossiers qui sont ici lancés, avec des différences en termes de coûts et des priorités à revoir, doivent être vus comme des priorités qui forment une ligne de conduite pour le gouvernement ? J'aimerais vous entendre dire oui à cela. Les acteurs de terrain doivent pouvoir s'en saisir. Si vous voulez avoir un certain engouement de la part des décideurs politiques, socio-économiques ou intercommunaux, il faut que cela percole également au sein de la population. Je pense que l'on peut ici, plus que dans d'autres dossiers, dire à une population que les temps sont durs mais que des projets doivent continuer à être menés. Cela me semble être un des ces projets moteurs.

(M. Bayet, Vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je voulais remercier M. le Ministre et M. Nicaise pour la présentation de l'étude et l'initiative. Je trouve qu'il est important d'avoir une vision stratégique globale. Je suis particulièrement heureuse d'en disposer.

J'ai relevé quelques phrases que je trouve particulièrement intéressantes, notamment lorsque vous indiquez qu'il faut arriver à un réseau métropolitain à l'échelle nationale. Je trouve cela percutant en termes d'offre ferroviaire. La Belgique et la Wallonie forment un réseau métropolitain en tant que tel. Nous formons un réseau particulièrement dense. C'est un concept que nous devons nous approprier.

Une autre phrase que je relève concerne une offre adaptée qui enclenche un cercle vertueux. Il y a effectivement des investissements qui coûtent un peu cher. Chaque fois qu'il y a un projet, il y a critique : certains trouvent cela trop cher, d'autres que ce n'est pas assez. Néanmoins, lorsqu'on veut faire un investissement, il faut pouvoir s'en donner les moyens car cela enclenche un cercle vertueux, un appel d'air qui va dans le bon sens.

Au sujet de l'enjeu n°6 et de la clé de répartition 60/40, sans commencer à débattre de cette répartition qu'on peut regretter, je vois dans le document que M. Nicaise propose une base pluri-annuelle. C'est une proposition concrète plus facilement acceptable, dans un premier temps, que de remettre en cause toute la clé de répartition. Cette base permettrait de ne pas perdre un temps précieux à ergoter chaque année sur des détails et des calculs d'apothicaire.

Au sujet de l'enjeu n°4 sur la valorisation des points d'arrêt et des gares, il s'agit de liaison avec l'aménagement du territoire. C'est le point d'entrée au réseau. Il est effectivement important que ces gares et ces points d'arrêt soient accueillants et développés. Les gares sont aussi parfois un des éléments rentables du réseau. Le rail est un service public qui n'était pas rentable. Le coût du ticket ne participe d'ailleurs que pour une faible part à la rentabilité du système. Cependant, je pense que les gares peuvent être rentables. Le fractionnement de la SNCB dans ces trois entités, à l'heure actuelle, n'aide peut-être pas à ce que la rentabilité de certains éléments ponctuels profite au reste.

J'aurais aimé vous entendre à ce sujet. En tous les cas, j'apprécie que le *package* soit porté comme celui-là, globalement, selon le principe que les gares et les arrêts sont un enjeu importants.

Je voulais revenir sur l'enjeu 2D qui concerne le fret ferroviaire et les bases logistiques, où l'on dit clairement qu'il faut attirer des opérateurs ferroviaires dans les gares wallonnes, donc il faut intégrer les grandes évolutions du fret ferroviaire, notamment par rapport aux bases logistiques. On a parlé de cet énorme projet wallon du Trilogiport. On a parlé de La Louvière également. Ce sont des grosses bases logistiques qui peuvent avoir cet effet d'entraînement, j'en suis convaincue, et je pense que la tendance décrite selon laquelle il faut stimuler ces investisseurs ferroviaires, il faut... Si on n'a pas des opérateurs ferroviaires puissants par rapport au fret qui est là, on ne remettra pas de marchandises sur le rail et vice versa, le réseau ne s'étendra pas et ne deviendra pas compétitif. Je pense donc que c'est très important de valoriser cela.

Une autre remarque générique concerne la logique suisse de la cadence et du cadencement, ainsi que toute l'importance de la dorsale wallonne. Comme le disait Mme Defraigne qui emprunte souvent la dorsale wallonne, comme pas mal de mes collègues, je me dis que c'est génial. On va cadencer la chose et avoir quelque chose de très pertinent, un peu à la suisse, mais je me dis cela va aussi changer la dorsale. J'aurais voulu — cela s'adresse aussi à M. Nicaise — savoir quelle pouvait être l'ampleur de la modification, ce qui était sous-jacent à cette idée générique et pouvoir percevoir l'ampleur de la modification de cette dorsale dans le cadre de ce grand réseau métropolitain ferré.

Enfin, point plus particulier qui faisait l'objet de ma question directement, c'est le projet TGV fret de Liège Carex. Comme le disait Mme Defraigne, c'est un projet important pour la région liégeoise qui a été initié, je pense, en 1999, où l'idée est donc de mettre du fret qui arrive par aire sur les rails et notamment sur le TGV. Liège se positionne là-bas et c'est bien rappelé dans l'étude de Tritel par rapport à un réseau européen où il y a Londres, Amsterdam, Francfort ou Cologne — je ne sais plus — et Lyon — je pense même que les Allemands n'ont pas choisis entre ces deux-là. Donc, ce serait un réseau TGV fret qui est intéressant a porter et qui est une initiative importante. Néanmoins, par rapport aux questions de Mme Defraigne, j'ai l'impression que si ce projet n'apparaît pas dans les priorités rail wallon dans les 34 projets, c'est parce que c'est un projet d'infrastructure et de liaison industrielle. Vous avez parlé de l'ensemble des liaisons industrielles et vous avez dit qu'Infrabel finance le liaison pour une partie. Donc, finalement, en termes d'investissement, ce projet serait-il dans l'ensemble des liaisons industrielles au réseau ferré qui sont promues et que l'on encourage vivement dans le cadre du fret ou non ? Si oui, cette liaison-là peut-elle être portée comme une des liaisons prioritaires ? Cette liaison Liège Carex d'un paquet particulier qui concerne toutes les liaisons ferroviaires industrielles et notamment financées par Infrabel.

Une autre question concernant cette plate-forme concerne le fait que vous dites qu'il faut faire attention à la viabilité économique de l'exploitation. J'imagine que là, c'est pour se prémunir d'un éventuel échec. Mais, si l'investissement concerne uniquement la liaison Infrabel qui a l'air relativement faible, et donc que tout le reste de la plate-forme, le matériel roulant *et cætera* est un investissement qui est géré par Liège Carex en tant que tel, on peut se réjouir et on doit certainement veiller à ce que la viabilité économique soit de mise. D'un autre côté, on peut leur permettre de tenter le projet aussi. En quoi cette phase nous implique-t-elle plus ou moins directement. Je précise que l'échec d'un projet quel qu'il soit et même si on ne l'a pas financé en direct est un échec tout court. Je ne suis pas en train de dire que si ce n'est pas nous qui l'avons financé on s'en fiche, loin s'en faut.

Toujours par rapport à ce projet de Liège Carex, j'ai le même question que Mme Defraigne : à quelle

ligne de TGV va-t-elle être reliée ? S'agira-t-il de la ligne qui passe par Bruxelles ou la dorsale ?

Toujours dans le prix de ce fameux projet, vous annoncez si j'ai bien entendu 600 à 800 millions d'euros. Je pense que les porteurs du projet de Liège Carex n'ont pas du tout le même ordre de grandeur de chiffres. J'aurais voulu savoir : à quoi sont reliés ces 600 à 800 millions d'euros — à la plate-forme, au matériel roulant -, ce qu'ils concernent exactement — une partie de la liaison qui ne serait pas prise en compte par Infrabel -, et avoir le détail de ce projet.

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

M. Stoffels (PS). – Merci, Monsieur le Président. Je tiens à remercier le ministre ainsi que les auteurs de l'étude de nous avoir présenté ce document ce matin et de vouloir bien répondre aux questions que nous allons leur poser. Il est vrai que les gouvernements successifs, depuis que je suis au parlement — depuis 1999 -, se sont toujours intéressés à la politique en matière ferroviaire, étant donné qu'il s'agit là d'une politique fort complémentaire par rapport aux politiques en matière de mobilité telle que gérée par la région en vertu des compétences dont elle dispose.

Je prends également pour preuve que les différents gouvernements successifs, lorsqu'ils participent à des sommets de la grande région, adoptent régulièrement des documents qui font état de la mobilité transfrontalière au sein de la grande région en ce compris, état de la mobilité intra-régionale, intra-Région wallonne. Dès lors, dans quelle mesure ce document a-t-il été concerté ou articulé avec les différentes prises de position auxquelles les ministres-présidents successifs de la Région wallonne ont participé lors de sommets de la grande région ?

La deuxième question est de savoir quelles vont être les politiques qui mettent en place une articulation entre les compétences que nous avons actuellement. Je pense par exemple aux TEC, je parle de la compétence en matière de travaux publics ou encore à la politique aéroportuaire, donc les articulations d'un souhait que l'on peut exprimer en matière de politique ferroviaire avec les politiques où nous avons la gestion directe à l'heure actuelle.

Du point de vue de l'articulation avec les politiques et sous un angle de vue économique, je découvre dans ce document des lignes qui viennent d'être fermées il y a quelques années, que l'on souhaite rouvrir parce que le plus grand utilisateur de la ligne a perdu son intérêt, à savoir, l'armée belge — à titre d'exemple, cette fameuse ligne L45 — ou encore l'articulation avec les politiques où il va falloir probablement faire marche arrière par rapport à des politiques déjà mises en place par la région. Je prends à titre d'exemple la liaison Eupen-frontière allemande. Il faut savoir qu'une partie de l'itinéraire est déjà transformée en RAVeL. De même que la ligne Trois Ponts-Malmedy est déjà transformée en RAVeL. Faut-il donc faire marche arrière par rapport à des politiques qui sont mises en place par la région ? Ce sont des questions qui intéressent l'articulation des politiques actuelles avec ce que l'on peut trouver dans ce document.

Pour venir directement au cœur du problème, le document va-t-il être la matérialisation d'un rêve que nous avons en matière de politique ferroviaire et de mobilité en général ou va-t-il jeter la base d'une série de réalisations qui vont avoir lieu dans les années prochaines ? Pour l'instant, cela sert de base de discussions, mais l'expérience des gouvernements précédents m'a toujours appris qu'à partir du moment où le Gouvernement wallon, qui ne disposait pas encore d'un document aussi précis que celui-ci, s'intéresse à la politique ferroviaire et pose des revendications, la probabilité que l'autorité fédérale ou le groupe SNCB répond «*D'accord, si vous financez*» existe. Dans quelles mesures le Gouvernement wallon aura-t-il les moyens budgétaires pour mettre en œuvre la politique telle qu'elle est esquissée dans ce document ? Je suppose que cela va être dans le rapport de force entre l'entité régionale et l'entité fédérale. Cela va être la question au cours de laquelle l'ensemble des discussions que l'on a pu mener jusqu'à présent en matière de politique ferroviaire va tourner.

Je me souviens de la question déjà posée à l'époque 1999-2004 par le gouvernement Arc-en-ciel et de la réponse que le Gouvernement wallon a pu trouver. À l'époque, la réponse de l'autorité fédérale et du groupe SNCB était aussi «*D'accord avec votre priorité, d'accord avec vos souhaits, si vous mettez de l'argent*». Le gouvernement de l'époque a trouvé une sortie en disant que, tout d'abord, on allait hiérarchiser les projets. Ils ont mis la priorité sur la liaison Mons-Charleroi-Namur-Liège, mettant dans un deuxième plan les autres priorités.

Deuxièmement, ils ont été d'accord de préfinancer, c'est autre chose que de financer, c'est une espèce de porte de sortie à l'époque. Mais quelle est l'attitude du Gouvernement wallon actuel sur cette question ? Mettrons-nous de l'argent pour financer une politique ferroviaire qui, pour l'heure, est toujours de compétence fédérale même si on peut avoir une série de souhaits légitimes ?

Ensuite, la politique telle qu'elle va être mise en place constituera-t-elle, comme à l'époque, en préfinancement ou de financement ? S'agira-t-il simplement de mettre sur papier une série de souhaits que d'autres devront financer ?

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. – Mesdames et Messieurs les Parlementaires, toutes vos interventions sont importantes dans un débat dont les enjeux apparaissent clairement, et plus encore après l'exposé de tout à l'heure, et un débat qui va nous occuper plusieurs mois.

Comme je vous l'ai dit, le projet de plan de développement de desserte ferroviaire a été présenté au gouvernement et c'est la même chose qui vous est présentée aujourd'hui. Le gouvernement en a pris acte et m'a chargé de lancé la consultation sur cette base ce mercredi 9 novembre en présence des différents organismes régionaux concernés par la consultation. Bien entendu que cette consultation se terminera, que le gouvernement se ressaisira de la question et devra adopter une série de priorités.

Le plan de développement place la priorité dans le maintien de l'outil ferroviaire afin de garantir les fondamentaux, donc la sécurité, la ponctualité et la qualité du service aujourd'hui en nette dégradation. Vous me demandez si je partage ce choix de priorité, même si ce choix se fait au détriment de nouveaux grands projets ferroviaires. La réponse est oui, je partage ce choix de priorité. C'est une vision durable du rail que je veux défendre. Le maintien de l'outil aujourd'hui permet d'éviter des coûts décuplés plus tard.

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Nous sommes aujourd'hui à la limite et il faut veiller à ce que l'outil wallon ne soit pas négligé et ne se dégrade pas à l'avenir.

Proportionnellement à l'importance de son réseau et du fait de l'application de la clé 60/40, la Wallonie dispose de moins de moyens que la Région flamande pour en assurer la maintenance.

Sans aller jusqu'à parler de réseau à deux vitesses, nous devons rester particulièrement vigilants et j'entends notamment l'interpellation de M. Crucke, à ce que les moyens disponibles pour la Wallonie soient investis à bon escient.

Ce n'est pas pour autant que le projet de plan de desserte néglige les grands projets mais avant d'envisager de nouveaux grands projets, il convient d'achever les grands projets en cours comme, par exemple, le RER. Il n'est évidemment pas question de les payer deux fois, Monsieur Desgain, mais la question se pose en tout cas de les clôturer lorsqu'ils ne sont pas aboutis. En ce qui concerne la gare de Gosselies, l'étude indique que cette infrastructure offre un bon potentiel «voyageurs» mais il faut reconnaître que celui-ci est associé à un coût élevé, comme on le voyait très bien dans le graphe présenté tout à l'heure.

La gare de Mons, par contre, n'est pas abordée dans le plan de desserte, dans la mesure où ce projet est déjà dans sa phase de réalisation. Il s'agit d'un projet spécifique d'accueil des voyageurs qui n'entraîne pas de modification des fonctionnalités ferroviaires existantes. Il me semble également que veiller aux augmentations de capacités et de fréquences qui seront nécessaires pour faire face à la croissance de la demande constitue en soi un très grand projet et un formidable défi pour la SNCB dans la perspective de pouvoir doubler, à terme, le nombre de voyageurs.

Le projet de création d'une nouvelle dorsale wallonne à grande vitesse a été envisagé dans le cadre de l'étude mais n'est pas repris dans le plan de desserte pour plusieurs raisons : ce projet ne répond pas aux besoins de la population wallonne, dans la mesure où la grande vitesse se justifie sur de longues distances, alors que l'utilisation de la dorsale wallonne est essentiellement constituée de trajets courts entre deux gares IC successives. Par ailleurs, combiner nouvelle dorsale et desserte ferroviaire du cœur des villes wallonnes semble très difficile. C'est également pour cette raison que le projet a peu d'intérêt pour le fret. Toutes les plate-formes, gares et entreprises sont en fonds de vallées sur l'itinéraire existant. En raison de contraintes de pentes pour les trains de marchandises — pentes de moins de 1 %, il sera très difficile de les relier à la nouvelle dorsale. Ensuite, la dorsale wallonne actuelle n'est pas saturée et peut encore bénéficier d'une série d'améliorations. Enfin, il s'agirait d'un projet absolument pharaonique d'un point de vue budgétaire. C'est pour ces différentes raisons qu'en tant que tel, il n'est pas retenu.

La grande vitesse n'est pas absente des propositions formulées puisque l'on retrouve notamment, parmi les projets les plus pertinents, l'adaptation des infrastructures de la ligne Bruxelles-Luxembourg en cours de rénovation au passage des trains à grande vitesse. Le plan de desserte contient également de nombreuses propositions pour améliorer l'accès aux grandes gares TGV — Bruxelles-Midi, Liège, Lille, Cologne. On peut aussi citer le projet d'utiliser la ligne grande vitesse numéro 1 pour les trains IC intérieures — Mouscron, Tournai et Bruxelles.

De nombreux contacts ont été pris avec le groupe SNCB dans le cadre de ce dossier.

D'une part, à travers les échanges et réunions de travail entre le Bureau d'études Tritel et les techniciens des trois entités du groupe, ainsi que grâce à leur présence au sein du comité d'accompagnement de l'étude. Cette présence au sein du comité d'accompagnement a en effet permis de faire passer auprès du groupe SNCB, d'ores et déjà, toute une série de préoccupations relatives aux projets et enjeux wallons ainsi que de valider la

pertinence des réflexions et propositions du bureau d'études. On n'est donc pas dans un schéma où il n'y aurait aucun contact avec la SNCB et que tout se passerait formellement dans la phase de concertation ultérieure.

Si, par exemple, le projet de réseau express liégeois a été identifié comme un projet réaliste et présentant un bon potentiel pour un coût réduit, du moins dans sa version de base, cela ne signifie pas pour autant que ce projet sera repris par la SNCB, mais nous disposons d'arguments sérieux pour le défendre. Il est clair qu'un tel projet devra faire l'objet d'études de faisabilité complémentaires, notamment pour imaginer les scénarios d'exploitation possibles. J'ajoute qu'un des intérêts de ce projet est sa complémentarité avec le projet de tram liégeois et de réorganisation du réseau urbain. Je n'irai pas néanmoins en détails sur toutes vos questions, Madame Defraigne, puisque c'est l'objet des interpellations qui suivent juste après dans l'ordre du jour mais, il est clair qu'il y a à la fois des liens et à la fois, des différences, dans la mesure où ...

Mme Defraigne (MR). – Il y a un double emploi avec le tram.

Je ne parle pas de la réorganisation. Je ne parle pas du dossier tram en tant que tel. Vous savez ce que j'en pense mais, c'est sur le fait que dans le projet rentré REL, il y a une partie de la ligne qui colle à celle du tram. Cela ne fait-il donc pas double emploi ? Au moins, répondez-moi là-dessus car c'est dans le débat rail. Je remercie encore Mme la Présidente de m'avoir laissée m'exprimer là-dessus.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Nous sommes dans des choses complémentaires.

D'une part, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, en ce qui concerne les réseaux « grandes villes », que ce soit Liège ou en particulier Charleroi, nous attendons le retour de la SNCB qui n'a pas mis en œuvre l'étude qui était prévue pour les réseaux autour des grandes villes. Nous ne disposons donc pas de cette étude. Je vais donc voir dans quelle mesure il n'est pas utile que nous en fassions une nous-mêmes complémentairement, dans les prochains mois.

(Réaction de Mme Defraigne)

Vous trouvez que l'étude d'aujourd'hui n'est pas utile ?

L'intérêt de l'étude qui vous est présentée aujourd'hui, c'est que justement, il y a une vision complète avec l'ensemble des priorités qui peuvent être analysées.

Sur la partie REL, si je propose d'y travailler dans les prochains mois, c'est parce que la SNCB ne le fait pas. L'interpellation peut évidemment se faire auprès de la SNCB et du fédéral mais, j'ai déjà relayé ces interpellations. Nous ne disposons pas de l'étude qui avait été annoncée par la SNCB sur les réseaux grandes villes. Peut-être est-il donc utile de la réaliser.

Néanmoins, on est bien sur des projets complémentaires car il est clair que la desserte par un tram est un projet inscrit avec des cadences et une inscription locale tout à fait différente de celle du train. D'abord, nous n'avons aucune certitude sur les projets SNCB. Tout dépend donc du calendrier que l'on veut se fixer pour la réalisation des projets à ce stade-ci. D'autre part, il est évidemment tout à fait complémentaire de multiplier les différentes voies de transports en commun dans la mesure où on se situe aussi à la fois dans du transport urbain, dans du transport vers l'extérieur de l'agglomération, des cadences rapprochées des grandes distances et une logique d'augmentation du nombre de voyageurs importante à l'avenir qui doit donc pouvoir être absorbée par l'ensemble des moyens de transport. Je pense que c'est dans la même logique d'ailleurs que la ligne 125A qui est reprise ici dans le projet et vue positivement et qui n'est absolument pas contradictoire avec le projet de tram mais, on peut y revenir également.

Mme Defraigne (MR). – Je ne voudrais pas que l'on me fasse dire ce que je n'ai pas dit.

C'est vrai que c'était contradictoire, si c'est un débat, c'est un échange aussi. Je n'ai pas dit que c'était contradictoire.

Mme la Présidente. – On va laisser terminer M. le Ministre.

Mme Defraigne (MR). – C'est pour être certaine que l'on parle le même langage.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Nous ne disposons pas encore des montants des investissements du prochain plan pluriannuel d'investissement de la SNCB. Il faut s'attendre à ce que les contraintes budgétaires obligent le Gouvernement fédéral à faire des choix difficiles. D'autres contraintes comme l'achèvement des projets en cours et la nécessité d'améliorer le niveau de sécurité du réseau vont également peser dans la balance. A ce stade-ci, il n'est pas possible de connaître le montant disponible pour les investissements localisés.

L'ensemble des projets ne seront vraisemblablement pas réalisables. Cependant, en faisant une projection des investissements réalisés en Wallonie au cours de la dernière décennie, nous pouvons espérer des moyens suffisants pour en

réaliser un nombre significatif et ce, dès que les investissements nécessaires à l'achèvement du réseau RER commenceront à diminuer. Comme il a été dit tout à l'heure, on n'est pas dans des montants extraterrestres par rapport au niveau d'investissements qui ont été réalisés ces dernières années même si, bien entendu, la période budgétaire dans laquelle nous nous trouvons n'est évidemment pas un contexte facile.

Pour l'instant, le projet de plan de desserte reprend les conclusions de l'analyse réalisée par le bureau d'études qui a évalué la pertinence des différents projets d'infrastructures sur base d'une analyse multicritères. Le Gouvernement wallon pourra décider de mettre la priorité sur l'un ou l'autre projet dans la phase de décisions de priorités après la consultation.

L'absence du terme «intermodalité fret» dans le document a été relevée également. Je pense qu'il ne faut pas se focaliser sur une terminologie précise car cette absence ne traduit en aucun cas, un manque de conscience de cet enjeu. En effet, cet aspect est en filigrane de pratiquement toutes les recommandations relatives au fret, que ce soient celles relatives aux plateformes, aux railports, à la valorisation des friches industrielles ou terrains du groupe SNCB présentant un caractère multimodal. L'idée du guichet de la logistique et de l'audit logistique est aussi bien évidemment à envisager dans un cadre multimodal. Il faut y ajouter les propositions d'infrastructures relatives à l'amélioration des connexions des plateformes multimodales qui sont reprises dans l'étude.

Enfin, l'étude recommande d'adopter une politique volontariste en matière de transports visant à encourager l'usage de chaque mode là où il est le plus pertinent pour la société. Par exemple, pour le camion, distribution locale ou moyenne distance; le rail et les voies navigables pour des flux plus importants et à plus grande distance.

Pour terminer, j'aimerais répondre aux interrogations relatives au dossier du TGV fret. Tout d'abord, je précise que le TGV fret est bien présent dans le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire. Les explications complémentaires relatives à ce projet ont même été développées suite aux demandes formulées en préparation du passage au gouvernement. Je tiens à préciser que j'ai accueilli ces demandes complémentaires avec le plus grand intérêt. C'est bien là aussi, l'utilité de mener une concertation.

Dans ce cadre, je reste à l'écoute des demandes qui seront formulées sur ce projet en particulier, que je soumettrai au gouvernement avant l'approbation finale du plan.

Je regrette la communication qui a été faite autour de ce dossier qui a tenté de discréditer l'ensemble du projet de plan de développement de la desserte ferroviaire. Je pense qu'à ce stade, je ne peux me prononcer sur les coûts que représentent le projet de TGV fret auquel il y fait référence.

Plusieurs *scenarii* ont été envisagés pour le raccordement et la construction d'un terminal à Liège. À ma connaissance, les décisions n'ont pas encore été prises concernant le modèle économique retenu pour ce projet industriel soutenu par Liège Carex ainsi que pour les raccordements ferrés nécessaires. De plus, l'étude n'a jamais préconisé de faire circuler les trains TGV fret sur la dorsale wallonne comme certains pourraient le laisser croire. Le TGV fret doit en effet être relié au réseau «grande vitesse» sans quoi, le projet perd sa spécificité. Les investissements envisagés sur la dorsale wallonne visent entre autre à renforcer sa position sur l'axe marchandises est-ouest reliant le Royaume-Uni vers l'Allemagne et à capter des marchandises circulant aujourd'hui, sur la route.

Pour faire le lien avec le projet RTE-T européen, il faut être clair, l'inscription du projet soutenu par Liège Carex dans le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB ne constitue ni une condition, ni un critère de choix imposé par la Commission européenne. À ce stade, la commission a adopté le 19 octobre, de nouvelles lignes directrices pour la révision de ce réseau.

En ce qui concerne les pseudo polémiques sur l'absence de position de la Wallonie sur ce réseau, je voudrais simplement préciser que la région a défendu, dans le cadre de l'approbation de la Commission européenne les dossiers pour lesquels elle a été consultée, en l'occurrence, les dossiers «routes aéroportuaires» et les voies navigables. Pour le ferroviaire, l'autorité fédérale a estimé préférable, dans le cadre des compétences de chaque niveau de pouvoir, de consulter directement le groupe SNCB qui a défendu l'intégration des principaux corridors marchandises dont l'Athus-Meuse.

Pour ma part, lorsque c'était possible, j'ai défendu l'intégration des plateformes multimodales dans le réseau principal, ce qui inclut les plateformes «marchandises» à grande vitesse.

Enfin, il est nécessaire de préciser que le plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie n'a pas pour vocation première d'être soumis à l'approbation du groupe SNCB. Pour rappel, ce document constitue un premier socle sur lequel viendra se construire l'expertise ferroviaire wallonne. A ce titre, ce plan constitue un diagnostic du réseau et des services ferroviaires mais, doit aussi nous permettre de disposer de lignes directrices pour nos actions futures.

Il est clair qu'en aucun cas, ce plan ne saurait préjuger des objectifs et des moyens qui seront mis

à disposition par les instances fédérales. Lorsque le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB sera soumis à l'avis des régions, le Gouvernement wallon pourra formuler un avis motivé en s'appuyant sur son propre plan et la cas échéant, réorienter les projets proposés par le Fédéral et la SNCB. Je m'efforce donc que nous puissions être prêts pour cette étape et que la Wallonie puisse parler d'une seule voie.

Concernant l'une ou l'autre intervention complémentaire que vous avez faite dans les interventions orales, Madame Defraigne, vous évoquez la question des contacts avec la Deutsche Bahn et d'un arrêt à Liège, j'ai déjà répondu à cette question et de manière générale, comme vous le savez, ce sont des décisions qui dépendent essentiellement des opérateurs privés. La Région wallonne est donc évidemment un interlocuteur possible en tant que compétence de la mobilité. C'est la raison pour laquelle je suis intervenu auprès de la Deutsche Bahn mais aussi, auprès de la SNCB et c'est d'abord une décision d'une entreprise privée d'une part en raison de la libéralisation et d'autre part, du niveau fédéral. J'ai déjà eu l'occasion de répondre à plusieurs de vos collègues sur cette question. Je n'ai pas d'élément neuf sur ce point. En dehors de relayer cet avis bien entendu, je peux difficilement prendre la décision à la place de la Deutsche Bahn.

Concernant la question du TGV fret, il a été aussi évoqué la question d'acheter des rames de fret. Cela non plus n'a pas de sens, évidemment, dans le cadre de la libéralisation du transport marchandise. Là, il faut quand même bien séparer ce dont on parle. Je ne pense pas que les pouvoirs publics doivent prendre tout à leur charge dans l'ensemble des investissements envisagés. Il faut quand même bien distinguer qu'en termes de transport marchandise, nous ne sommes pas dans le même type de responsabilité publique que dans le transport de personnes.

Il est évident, pour ce qui concerne la concertation des différents acteurs, que je suis tout à fait intéressé de disposer du maximum d'avis disponibles. Nous n'avons pas multiplié les instances de concertation. Il y a une concertation, notamment de l'Union wallonne des entreprises qui regroupe, qui fédère évidemment un certain nombre d'acteurs économiques et d'autres acteurs, mais il est clair que les avis qui nous seront envoyés seront bien entendu pris en compte aussi complémentairement dans les décisions du gouvernement.

Concernant la suite et l'ambition, Monsieur Crucke, vous pointez évidemment le doigt sur le bon enjeu. Il y a quand même une grosse différence. La comparaison est peut-être hasardeuse avec le domaine aéroportuaire, pour toute une sorte de raisons, mais notamment sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un réseau et qu'il ne s'agit pas non plus d'une compétence fédérale, en tout cas beaucoup moins que le réseau ferroviaire qui est d'abord de compétence fédérale.

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

Forcément, il y a des limites au raisonnement. On part d'un réseau existant et on part d'une exploitation qui reste quand même nationale, mais il est clair que l'importance pour le développement wallon du réseau ferroviaire, de la desserte, des infrastructures, de toute l'offre de transport de personnes et de marchandises est absolument essentielle. Je vous rejoins parfaitement sur ce constat.

Bien sûr, comme M. Stoffels l'évoquait, les questions d'implication régionale, y compris financière, se poseront probablement de plus en plus à l'avenir puisque les questions de préfinancement sont posées, les questions d'implication supplémentaire des régions dans les projets d'investissement sont aussi évoquées dans les négociations fédérales. Il est clair qu'il faut d'abord veiller à ce que le Fédéral assume sa responsabilité de compétence ferroviaire et respecte le mieux possible l'équité à avoir entre les régions en matière d'investissement. C'est d'abord là que se situe le dossier.

Vous me demandez aussi, Monsieur Crucke, comment cette étude allait pouvoir évoluer et être mise à jour dans le temps. Cela me paraît une question tout à fait fondamentale parce que le but n'est pas de réétudier systématiquement au départ de zéro.

Là, je pense qu'on est vraiment sur un travail dans lequel doit s'impliquer très directement la cellule ferroviaire wallonne que nous sommes en train de reconstituer à l'administration wallonne. C'est vraiment l'objectif d'avoir une expertise à l'administration qui soit en permanence en connaissance de l'état du réseau, des enjeux, des chiffres et des projets d'investissement pour ce qui concerne la Wallonie. Il est clair qu'à l'administration, cette compétence doit se redéployer à l'avenir, se redévelopper pour ne pas toujours réinventer la roue en matière d'inventaire d'état des lieux, de connaissance de l'état du réseau.

Concernant le *light rail*, j'ai déjà eu l'occasion de vous répondre lors d'une question parlementaire précédente, c'est tout à fait pertinent et c'est d'ailleurs repris dans le document de l'étude Tritel comme un élément positif. La question se pose, de nouveau, d'abord à la SNCB. Nous pourrons insister aussi sur cet objectif, cet enjeu, mais c'est d'abord un changement important de pratiques internes à la SNCB de savoir si ce type de projet est envisageable. C'est évidemment à ce niveau-là que

la question sera posée, même si nous pourrons forcément la relayer.

Ensuite, pour répondre à votre question concernant les 34 dossiers, c'est donc bien l'ensemble des projets qui ont été identifiés, qui méritent d'être étudiés, qui sont retenus comme méritant d'être approfondis et comme pertinents. Forcément, cela ne veut pas dire qu'ils seront tous réalisés puisque nous ne savons pas aujourd'hui quelle est l'enveloppe budgétaire disponible. Vraisemblablement, ils ne pourront pas l'être tous. C'est l'intérêt aussi d'avoir cette analyse multicritères qui classe quand même les projets, pas forcément du premier au dernier, mais du retour par rapport à l'investissement. Il y a des projets très chers et très intéressants. Il y a des projets peu chers et peu intéressants. Et puis, il y a toute sorte d'autres variantes. C'est là que les choix politiques devront se faire à un moment donné, quand on verra plus clair sur le budget effectivement disponible.

Enfin, M. Stoffels m'interroge concernant l'implication de la Région wallonne vis-à-vis de la grande région, cela n'a pas été fait à ce stade, mais c'est une remarque tout à fait pertinente. On est tout à fait encore en état de pouvoir le faire dans les prochains mois. Je pense que sur base de l'équipe dont nous disposons, c'est un élément qui peut tout à fait être intégré dans les démarches à venir.

(Mme Cremasco, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Voilà, Madame la Présidente, je pense être intervenu sur la plupart des questions qui m'étaient posées, mais certainement que M. Nicaise veut compléter sur une série d'éléments, d'informations et d'interprétations de l'étude qui ont également été posées dans les interventions des parlementaires.

Mme la Présidente. – Je m'apprêtais précisément à lui donner la parole.

La parole est à M. Nicaise.

M. Nicaise, Chef de projet de l'étude «rail» au Bureau d'étude Tritel. – Je vais essayer de prendre les questions dans l'ordre de façon aussi complète que possible.

Par rapport à la Deutsche Bahn, elle a l'opportunité, la possibilité d'avoir un arrêt à Liège-Guillemain. Elle a des activités internationales et est tout à fait libre de ses choix. C'est une activité libéralisée. Elle a le projet de faire une liaison entre Francfort et Londres qui va passer physiquement en gare de Liège-Guillemain.

Maintenant, la question est de savoir s'ils acceptent de s'y arrêter, de perdre trois ou quatre minutes en temps de parcours.

En ce qui concerne l'accès au réseau, Infrabel doit garantir un accès non discriminatoire au réseau. Infrabel n'a aucune possibilité légale de s'opposer à la demande de la Deutsche Bahn. La seule possibilité qu'ils auraient serait dans le cas où Infrabel déclarerait une portion du réseau saturée. Or, si vous regardez les documents de référence du réseau d'Infrabel qui sont sur leur site internet, Infrabel déclare qu'il n'y a aucune ligne saturée en Belgique. Cela veut dire qu'ils ne peuvent pas refuser la demande d'opérateurs.

Cela, c'est la théorie. Je peux concéder que, dans la pratique du groupe SNCB, il puisse y avoir certaines réticences. Toutefois, l'opérateur SNCB n'exploite pas cette relation ; en tout cas, il n'y a pas de concurrence avec les services nationaux. Il peut y avoir une concurrence avec d'autres services comme Eurostar ou Thalys, dans lequel le groupe SNCB a des participations. L'esprit de la législation européenne, c'est un accès non discriminatoire.

Je pense qu'on se doit de tenir et appliquer les règles du jeu.

En ce qui concerne le TGV fret, pour clarifier les choses, il y a trois grands aspects dans ce dossier. Il y a l'aspect raccordement au réseau Infrabel. Là, clairement, l'option défendue depuis les études qui ont été menées en 2007-2008, c'est le raccordement à la ligne 36A — pour les connaisseurs — qui se débranche à quelques kilomètres de Bierset, à hauteur de Voroux, de la ligne Bruxelles-Liège, la ligne 36. Cela, c'est l'hypothèse qui a toujours été retenue dans les études, l'hypothèse qu'on reprend. On n'a jamais évoqué la possibilité de passer par la dorsale wallonne. Cela n'a effectivement pas beaucoup de sens.

La partie à charge d'Infrabel est très limitée. C'est la connexion au réseau, les adaptations éventuelles au réseau. C'est une règle qui est valable en Belgique pour tous les raccordements industriels, que ce soit à Liège, en Flandre, en Wallonie ou dans d'autres coins. Infrabel installe l'aiguillage, les signaux et éventuellement adapte son réseau si ce nouveau raccordement apporte un excédent de trafic et qu'Infrabel estime qu'il doit modifier son réseau. Infrabel ne finance et ne réalise pas les tronçons de voie qui vont au-delà de cet aiguillage.

Donc, pour le premier acteur dans ce dossier, Infrabel, sa participation est extrêmement limitée puisqu'il suffit de placer un aiguillage et deux signaux. C'est quelque chose qui se fait tous les week-ends sur le réseau ferroviaire belge. C'est un budget minime. Ce sont 200 000 ou 300 000 euros. Ce genre d'investissement n'est pas inscrit au plan d'investissement, le précédant couvrait 10,7 milliards d'euros sur cinq ans. Vous voyez la discordance dans les chiffres.

Le deuxième aspect, c'est poser les voies, réaliser le terminal. Les voies entre cet aiguillage d'Infrabel et le terminal proprement dit sont à charge de ce qu'Infrabel appelle le client.

Dans le cas de Liège Carex, je ne sais pas exactement qui va assurer la maîtrise d'ouvrage du projet. Est-ce que cela va être Liège Carex, la SOWAER, Liège Airport, un montage entre les trois ? Je ne sais pas. Il y a là un client qui pose lui-même les voies et réalise le terminal.

Dans ce travail, il peut éventuellement bénéficier d'aides publiques.

Il y a dans l'étude des recommandations pour aider la création de raccordements industriels. Ce sont des aides qui peuvent venir soit du fonds FEDER, de fonds régionaux, *et cætera*. On rentre dans une deuxième gamme d'intervention.

Les estimations pour ce deuxième tronçon du projet Carrex, ce sont 20 à 25 millions d'euros.

Ensuite, il y a le troisième volet. C'est celui-là qui est prépondérant. C'est pour cela qu'il y a cette phrase qui vous a marquée dans la présentation, c'est l'exploitation. On est dans un secteur libéralisé, c'est-à-dire que vous ne pouvez pas investir de l'argent public là-dedans, si ce n'est dans des conditions très restrictives, ou à considérer que ce projet est une sorte de transport public. Mais je ne pense pas que la législation européenne va vous permettre de subventionner ce service. C'est là qu'au niveau financier, les incidences sont les plus importantes parce que, tout simplement, une rame TGV représente 30 millions d'euros. Donc, les estimations pour l'ensemble du projet Carex du réseau, pas uniquement Liège Carex, c'est un investissement de 600 000 000 à 800 000 0000 d'euros, dont plus du tiers concerne l'achat des rames. C'est vraiment le gros poste budgétaire.

Là, je l'ai déjà dit et je me répète, je ne vois pas vraiment comment des autorités publiques pourraient intervenir dans cet achat. *(Rumeurs)*

Oui, pour l'ensemble du réseau. On parle bien d'un réseau avec des rames qui partent de Lyon, qui passent à Paris, qui vont à Liège, *et cætera*. C'est l'ensemble du réseau et des terminaux.

Il faut vraiment retenir que, dans ce dossier, ce n'est pas tant l'aspect infrastructurel ou les terminaux qui sont l'écueil, le problème est de convaincre des investisseurs que ce service novateur, qui n'existe pas aujourd'hui, peut être rentable. Il n'y a aujourd'hui aucun projet de fret à grande vitesse en Europe. Il y a eu différentes tentatives dans l'histoire depuis une trentaine d'années. Les Hollandais, par exemple, ont fait pas mal de tentatives pour exporter leurs fleurs vers d'autres régions d'Europe. Toutes ces tentatives se sont soldées par des échecs. Aucun projet n'a vraiment été jusqu'à une phase d'exécution.

Liège Carex, c'est un projet pionnier, comme je l'ai dit tout à l'heure. Il doit être soutenu justement parce qu'il y a toutes ces difficultés d'un projet pionnier. Sans vouloir discréditer l'action publique, pour moi, il est clair que les marges d'action des autorités publiques sont vraiment limitées dans ce dossier, puisque l'aspect raccordement au réseau est très aisé. L'aspect terminal est relativement aisé puisque le terrain envisagé pour le terminal est de la propriété de la SOWAER. On maîtrise le foncier. On est dans un cadre relativement classique d'une demande de permis d'urbanisme, *et cætera*. Par contre, l'aspect qu'on ne maîtrise pas du tout, c'est de convaincre les investisseurs de prendre ce risque et de croire en l'avenir du fret à grande vitesse.

Mon sentiment est que la meilleure chose que l'autorité publique peut faire, c'est d'avoir une politique de transport volontariste qui favorise le rail, parce que le rail, la voie navigable, les modes massifs en général, c'est avec une politique comme cela qu'on peut rendre viables des projets qui, sinon, ne le seraient pas.

Tous les pays européens qui sont performants en fret ferroviaire ont des politiques relativement restrictives, notamment vis-à-vis du transport routier. C'est le concurrent du mode ferroviaire, le principal concurrent.

J'ai peut-être un petit complément par rapport au réseau TEN-T : je pense que la question principale qu'il faudrait se poser, c'est de savoir si ce projet est éligible dans le réseau TEN-T.

Il y a des critères relativement stricts pour pouvoir avoir une infrastructure inscrite dans ces cartes européennes.

Je ne suis pas spécialiste en législation européenne et dans les critères de ces projets, mais je ne suis pas sûr qu'on puisse y inscrire un projet de terminal puisque les critères sont essentiellement des critères de trafic. Il faut pouvoir démontrer un trafic existant.

Il faudrait poser la question à un spécialiste des questions européennes. Il faut retenir que ce réseau européen, ce n'est pas simplement la volonté de certains acteurs d'y inscrire un projet. Vous avez des critères, ceux-ci sont relativement draconiens.

Par rapport au REL, , il y a effectivement dans l'étude, deux versions. Pourquoi y a-t-il deux versions ? Pour ce projet, il y a deux versions et pour d'autres aussi. Vous avez constaté que huit projets se déclinent à chaque fois dans une version dite de base et une version maximaliste. Pourquoi a-t-on fait cela ? Parce que les projets ferroviaires prennent, comme un grand projet, minimum dix ans entre

l'étude et la réalisation. Et donc, il faut bien voir ces projets dans le temps et envisager le phasage de ceux-ci.

On n'a pas voulu charger trop fort la barque en mettant uniquement la version maximaliste où tout le monde aurait dit «*C'est très compliqué, cela coûte très cher, il faut introduire beaucoup de demandes de permis, et cætera*». Le message qu'on a voulu faire passer en mettant une version de base, une version maximaliste, c'est qu'il y a des choses relativement simples qui peuvent être faites à court terme, et que ce qu'on fait à court terme ne doit pas empêcher la réalisation d'objectifs qui sont plus de moyen ou de long terme. Le réseau ferroviaire autour de Liège offre donc un bon exemple puisque la ligne 125A peut être remise en service voyageurs de façon très rapide avec des interventions infrastructurelles qui sont très limitées. Donc, cela peut être c'est une première phase qui peut être faite très rapidement. Ensuite, on peut envisager d'autres développements à plus long terme, qui sont plus impactants au niveau budget, au niveau difficultés de réalisation.

Par rapport au projet tram, il ne faut pas voir tram et train comme deux choses égales. Ce sont deux choses différentes. Le tram, ce sont des arrêts rapprochés, une desserte fine, une insertion dans les quartiers notamment. Le train, ce sont des fréquences moindres, une capacité moindre, mais avec une plus grande vitesse commerciale et une plus grande étendue de la desserte.

Par rapport au cas spécifique de la ligne 125A, l'essentiel de son tracé et des nouveaux points d'arrêts qu'on y ferait est en rive droite. Il faut simplement s'efforcer d'aller en rive gauche toucher Flémalle-Haute pour assurer les correspondances avec la dorsale wallonne. À ce niveau là, personnellement, je ne vois pas trop de concurrence avec le tram. Je ne connais pas tous les détails du dossier tram liégeois, mais il semble que la 125A n'a pas vraiment de concurrence. Par contre c'est une belle opportunité pour la rive droite de faire un projet de transport efficace et à peu de frais pour la collectivité.

J'ajoute que — et là, je rebondis sur la question du *light rail* en général — c'est vrai que la SNCB a toujours été très réticente sur cette question. Pour la première fois dans l'histoire du chemin de fer en Belgique, il y a une ouverture, tout simplement parce qu'une étude a été réalisée par le groupe SNCB, elle a été avalisée par les trois conseils d'administration, elle reprend et approuve un certain nombre de projets. Il y a cinq projets en Belgique. C'est peu par rapport au potentiel qu'il y a dans chacune des régions, mais c'est une porte ouverte du côté wallon. Il y a deux projets pour lesquels la SNCB se positionne en faveur d'une réouverture : la 125A et la ligne 141, une ligne Nivelles-Ottignies, prolongée jusqu'à Basse-Wavre. Ce sont les deux projets qui ont l'assentiment du groupe SNCB et c'est évidemment une information qu'il faut garder à l'esprit par rapport aux revendications qu'on peut avoir sur ces anciennes lignes.

Je pense que le groupe SNCB y sera favorable et fournira lui-même des arguments qui induiront à penser que ce sont de belles opportunités. Il faut évidemment prendre cela en compte.

Par rapport au chiffrage, je reviens au REL, les chiffrages urbAgora, il faut bien faire attention à comparer les mêmes choses. Les chiffres portent uniquement sur l'extension d'infrastructures. On n'a donc pas pris en compte le matériel roulant, les gares et l'exploitation. C'est normal qu'on arrive à des chiffres tout à fait différents parce que le matériel roulant ferroviaire est relativement coûteux. C'est un poste à ajouter.

Je regarde les autres questions.

On n'a pas pris en compte les projets de rénovation de gares dans l'étude. Pourquoi ? On a fait toute une série de recommandations d'ordre général pour les gares. Sur des projets spécifiques, on n'a pas pris cela en compte, tout simplement parce que si vous me demandez combien de voies ou quelles fonctionnalités ferroviaires il faut à La Louvière Sud, à Marloie ou à Liège-Palais, je me sens très à l'aise pour vous répondre. Par contre, je me sens tout à fait incapable de vous répondre si, dans telle ou telle gare, il faut faire une verrière en béton blanc ou un auvent en acier bleu. Parce qu'il y a là des choix architecturaux, des choix subjectifs, en plus de la question de la revitalisation des centres urbains, notamment qu'on a un peu tendance à faire rentrer dans les projets de gares.

Donc, d'une manière objective, c'est assez difficile de juger quels montants il faut investir dans telle gare. Chacun va avoir un avis différent sur cette question. Pour certains, il suffit de remettre un coup de pinceau et la gare est très bien. Pour d'autres, il faut tout raser et reconstruire. Donc, les projets qui sont spécifiquement des projets d'accueil voyageurs, on ne les a pas pris en compte de manière localisée dans l'étude.

On a évoqué la robustesse du réseau et le fait que, sur certaines lignes -et c'est pratiquement toutes les lignes secondaires wallonnes -, avec des montants d'investissements raisonnables, on peut se donner vraiment beaucoup d'air. Aujourd'hui, on a toute une série de lignes où l'horaire ne découle pas de l'intérêt de la desserte, mais de la configuration de l'infrastructure. On a assez souvent des lignes avec de très longues sections à voie unique, une signalisation qui n'est pas performante, donc on fait l'horaire pour que cela passe sur l'infrastructure. Evidemment, c'est la démarche inverse qu'il faut avoir. Il faut avoir un objectif de desserte ; l'objectif,

ce sont deux trains par heure et par sens. À partir de ce moment là, on adapte l'infrastructure en fonction.

Ce ne sont pas toujours des travaux colossaux, il y a parfois des interventions relativement simples comme réviser la signalisation, remettre des croisements sur les lignes à voie unique, pour se donner un peu d'air et pour, surtout, avoir une exploitation qui est dictée par notre objectif de desserte, notre objectif d'horaires et pas par les contraintes propres du chemin de fer.

Parlons de la sécurité. Ce montant de 3,7 milliards, c'est celui qui a été présenté par les patrons du groupe SNCB il y a quelques semaines à la commission qui suit celle d'Buizingen. Effectivement, les systèmes de sécurité peuvent avoir une influence sur la capacité du réseau. J'espère donc qu'on va prendre cet aspect en compte et que, sous le coup de l'émotion pour les accidents qu'on a eus, on ne va pas tout sacrifier sur l'autel de la sécurité. La signalisation doit non seulement être sécuritaire, mais aussi être capacitaire pour pouvoir écouler le trafic dans de bonnes conditions.

Vous me demandiez si, dans ces 34 propositions, il y avait des choses déjà inscrites ou déjà prévues. La réponse est oui. Donc, les cas concrets c'est la gare de Monceau qui figurait déjà dans le précédent plan d'investissements. Les travaux ont été partiellement réalisés mais la grande décision stratégique est à prendre sur la façon dont on trie les wagons, avec des implications financières différentes pour Infrabel et pour B-Logistic. Cette décision n'a jamais été prise formellement et tout cela s'éternise depuis des années. L'autre cas, c'est le projet de mise à double voie de la ligne 147 Fleurus-Auvelais et la réalisation d'un ouvrage d'art à Auvelais, qui est également dans le plan d'investissements précédent qui n'a pas été exécuté.

Alors, je ne sais pas concrètement comment le groupe SNCB fait la soudure entre deux plans d'investissements. Effectivement, il faut être attentif au fait qu'on ne resserve pas infiniment le même plat. Néanmoins, en termes d'intérêt des projets, on les a repris dans la liste parce que ce sont des projets indispensables et qu'ils y doivent figurer.

La clé 60/40, sur base annuelle ou sur base pluri-annuelle ? Concernant la proposition sur une base pluriannuelle, il n'y a pas de décision d'instance officielle, c'est une proposition de l'étude comme une autre. On pense que c'est une proposition de bon sens. C'est une proposition qui recueille évidemment les faveurs du groupe SNCB puisque cette clé 60/40 sur une base annuelle leur pourrit la vie, pour le dire clairement. Je pense donc que le groupe SNCB et même les trois régions ont intérêt à gagner en souplesse sur l'application de cette clé. Il faut évidemment, pour rassurer tout le monde, avoir des balises pour éviter que, les trois premières années, on investisse tout d'un côté et puis qu'on dise que, finalement, les caisses sont vides et qu'on ne peut pas investir de l'autre côté.

Il y a un bon équilibre à trouver dans l'application de cette clé, en introduisant un petit peu de variabilité dans l'application concrète.

Le *light rail*, on en a parlé. Il faut évidemment dire et redire qu'on est complètement en retard en Belgique là-dessus. Autant on est un pays de tradition ferroviaire, on a un réseau relativement performant, dans les *leaders* européens, mais autant sur le *light rail*, on n'est nulle part. Il suffit de traverser la frontière allemande et d'aller à Aix-la-Chapelle pour voir la différence. Là, je dirais simplement que c'est une question de volonté. Pour moi, ma vision politique de la gestion du groupe SNCB, c'est que le contrat de gestion ou ce genre de document devrait être beaucoup plus directif et la SNCB devrait exécuter ces contrats de gestion. À la limite, ils doivent donner leur point de vue de techniciens sur ce genre de modification de l'exploitation mais, au niveau technique, étant donné que tous les autres pays européens sont beaucoup plus avancés que nous, je pense qu'on a vraiment une mosaïque, un panel de solutions possibles et il suffit « d'aller puiser là dedans » pour appliquer cela en Belgique.

Il y avait une question sur la dorsale wallonne : « Qu'y a-t-il de sous-jacent au principe de nœud de correspondance ? ». Finalement, pas énormément de choses. C'est un axe qui s'y prête assez bien. Pourquoi ? Parce que, pour appliquer les nœuds de correspondance, il faut des temps de parcours multiples d'un quart d'heure entre les nœuds. On a cette chance, sur la dorsale wallonne, si on prend par exemple Lille-Tournai-Mons-La Louvière-Charleroi, un arrêt dans la Basse-Sambre, Namur, un ou deux arrêts entre Namur et Liège, on trouve assez facilement cette logique du quart d'heure entre les nœuds. Pour y arriver parfaitement, il y a des investissements à faire sur l'infrastructure pour gagner une ou deux minutes. Alors, les deux sections où il faut gagner un peu de temps, c'est entre Lille et Tournai et là, on va être dépendants du bon vouloir des Français. L'autre section, c'est entre La Louvière et Charleroi, parce que le temps de parcours est un petit peu supérieur au quart d'heure. En fait, il faut retrouver ce multiple du quart d'heure et donc, il faut adapter l'infrastructure pour arriver à exécuter ce principe. C'est ce que les Suisses font depuis longtemps. C'est clair que c'est une œuvre de longue haleine, mais cela permet aussi de se donner une vision claire du développement du réseau et de hiérarchiser les propositions parce qu'alors, on ne prend en compte que les propositions qui s'inscrivent dans cette logique. Et on a un critère qui est relativement clair pour choisir les projets.

Au niveau infrastructurel, pour finir, il faut également adapter certaines gares pour qu'elles deviennent des nœuds de correspondance. En clair,

il faut réaliser des quais et ajouter des voies. De nouveau, ce sont des interventions relativement modestes. Donc, je pense qu'au niveau infrastructure, l'application de ce principe — je ne me rappelle plus le chiffre précis — tourne autour de 50 à 60 millions d'euros, donc ce n'est pas pharamineux.

Au niveau capacité, on n'est plus vraiment dans la logique d'une autre correspondance. Il y a une courte section de la dorsale wallonne où les trafics sont déjà importants et, potentiellement, sont amenés à croître. Entre Auvelais et Flawinne, il y a environ 15 km, et c'est sur ces 15 km qu'il faut investir.

La première chose à faire à court terme, c'est faire un ouvrage d'art à Auvelais pour éviter que les trains de marchandises coupent la circulation des trains de voyageurs. C'est, à mes yeux, vraiment un nœud important du réseau wallon, où il faut faire un ouvrage d'art pour séparer ces trafics. À moyen et à long termes, on peut poursuivre ce projet en posant une troisième voie sur ces 15 km, donc entre Auvelais et Flawinne.

Sur les autres sections, on est relativement à l'aise au niveau capacité. Côté ouest, tout l'itinéraire est dédoublé, puisque vous avez un itinéraire qui est principalement voyageur donc *via* La Louvière sud, Mons, Tournai. Puis vous avez un itinéraire qui est plus adapté au fret et qui a une dimension voyageurs de moindre importance, donc *via* Ath, Manage, *et cætera*.

Voilà un peu, pour les cerner, les interventions reprises dans l'étude sur la dorsale wallonne.

Liège Carex, on y a répondu. Il y avait une remarque intéressante sur les RAVeL. Officiellement, les RAVeL, c'est l'utilisation temporaire de l'assiette ferroviaire. Maintenant, c'est clair qu'entre l'esprit du texte et la réalité, il peut y avoir une marge importante. Il faut savoir qu'il n'y a pas d'élément précis qui rende potentiellement incompatible la cohabitation entre un RAVeL et une voie de chemin de fer. La condition, c'est qu'il faut une assiette du chemin de fer qui soit à double voie et que les projets de réouverture soient à voie unique. Dans la plupart des projets de réouverture, on peut très bien se contenter d'une voie unique.

À partir de là, il faut évidemment séparer la circulation RAVeL de la circulation ferroviaire. On peut très bien imaginer adapter légèrement l'assiette ferroviaire pour dégager l'espace nécessaire au RAVeL. Il y a en Flandre, notamment, une ligne où vous avez le RAVeL qui est installé sur l'assiette ferroviaire, à côté d'une voie en service. Il y a d'autres exemples à l'étranger.

Je concède évidemment qu'au niveau du confort des usagers du RAVeL, ce confort peut être amoindri puisque, simplement, la largeur qu'on pourra mettre à leur disposition sera probablement moindre. Néanmoins, il faut bien garder à l'esprit les enjeux, les potentialités entre le RAVeL et une exploitation ferroviaire ; on parle quand même de choses qui sont très différentes en termes d'impact sur le territoire, en termes de capacité de transport, *et cætera*. Il faut trouver le bon équilibre entre les deux. Je pense qu'on peut, dans la plupart des cas, gérer ces deux utilisations d'une même infrastructure. C'est dans la région de Dendermonde, si ma mémoire est bonne, entre Puurs et Sauvegarde. Je pense que c'est la ligne 52.

Vous avez un autre exemple très connu en Italie, à la frontière suisse, entre Malles et Merano.

Je crois avoir fait le tour des questions. S'il y en a encore, je suis disponible.

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

Mme Defraigne (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et je remercie M. Nicaise pour sa précision et les éléments techniques qu'il nous apporte.

Pour reprendre l'un ou l'autre point évoqué dans le débat, en fait, j'avais cité cet exemple de Deutsche Bahn qui pouvait en être un parmi d'autres. C'était pour rebondir sur ce que vous avez exposé ce matin, sur l'idée de faire venir d'autres opérateurs ferroviaires. Nous aurons l'occasion d'en reparler et de poser à nouveau des questions au ministre, mais vous ne vous en cachez pas. Même si c'est théoriquement et juridiquement possible et autorisé, bien sûr par les dispositions européennes, manifestement, entre la théorie du droit européen et de ce qui est imposé à Infrabel et la pratique, c'est-à-dire l'acceptation d'Infrabel d'un autre opérateur que la SNCB, il y a de la marge et des difficultés.

Vous l'avez dit vous-même, Infrabel doit autoriser un accès non discriminatoire, pour autant que la portion ne soit pas saturée. Apparemment, il n'y a pas tellement de saturation. La saturation n'est pas au rendez-vous, mais vous dites vous-même que ce n'est pas gagné d'avance. Cela veut donc dire qu'il faut, vis-à-vis de la SNCB, maintenir une certaine pression pour qu'elle puisse accepter que d'autres viennent avec les conséquences économiques positives que cela peut supposer.

Concernant le TGV fret, je vous remercie pour les précisions que vous avez exposées en nous expliquant ce qui coûtait et ce qui ne coûtait pas. J'en retiens qu'apparemment, l'idée — et c'est ce que le ministre a dit aussi — qui a été énoncée, de la solution de rechange de faire passer par la dorsale wallonne, n'avait pas été évoquée et que ce serait une légende urbaine. Je suppose qu'on peut dire que M. Grafé de Liège Carex s'est trompé, pour le dire

gentiment et poliment. Il sera donc heureux d'apprendre qu'il s'est trompé sur cette question-là. Mais, vous avez dit, Monsieur Nicaise, répondant à mon interrogation par rapport au *slide*, Liège Carex, c'est un projet pionnier, dites-vous. Il doit donc être soutenu et pour le soutenir, quelles réponses apporter ? C'est de le faire figurer dans les corridors européens pour que, demain, si on veut qu'il soit rentable, il trouve sa place dans ce schéma-là. C'est alors que, s'il est retenu comme corridor européen et donc, qu'il bénéficie des financements de l'Europe — puisque, effectivement, par rapport aux États eux-mêmes, il ne faut pas que ce soit considéré comme aide d'état -, si on veut qu'il soit rentable demain, il doit bénéficier du financement européen et pour cela, il doit émarger au fameux corridor européen.

On revient donc au point de départ des interpellations et des questions qui sont posées sur ce dossier-là. Si on ne rentre pas de fiche pour qu'il en fasse partie, c'est clair que ce projet pionnier ne sera pas, comme vous le dites, Monsieur Nicaise, soutenu.

Ce n'est pas tellement, la signalisation de terminal, c'est le fait de lui donner un espoir de rentabilité et donc, de le faire émarger au fonds européens.

Pour le REL, vous avez bien expliqué pourquoi il y avait deux versions. Je retiens qu'il y a des choses simples qui peuvent être faites à court terme. Dont acte. C'est très important. Il y a des choses qu'on peut faire rapidement. Vous m'expliquiez, et je vous remercie, la différence entre un tram et un train. J'avais cru déjà la percevoir ou l'appréhender.

Vous nous dites, qu'il n'y a pas de concurrence. Moi, je n'ai pas dit qu'il y avait une concurrence, j'ai dit qu'il y avait — ce sont des termes qui sont employés — une complémentarité nécessaire. Vous évoquez le fait qu'effectivement, la rive droite serait bien desservie mais, alors, j'en reviens aussi à ce que je disais tout à l'heure : que diable fait-on de la rive gauche et de la desserte de la rive gauche aussi par le tram et dans les zones densément peuplées de la rive gauche, c'est-à-dire le fameux tracé en boucle ?

Vous dites qu'il n'y a pas de concurrence, ce sont deux modes différents. Certes, mais je dis que la complémentarité, alors, on va la rechercher autrement et je pense que, là, il y a un véritable débat qu'on ne peut pas escamoter, qu'on ne peut pas balayer d'un revers de la main, en disant qu'il n'y a pas de problème entre les deux. Ce n'est pas la même chose. Je ne dis pas cela pour vous, Monsieur Nicaise, c'est d'un point de vue politique, bien sûr. D'un point de vue politique, on ne peut pas escamoter cette façon de voir.

Quant à la rénovation des gares, je comprends très bien que, dans l'étude, on ne peut pas dire : on va mettre du verre fumé, de la peinture blanche, de la peinture verte ou de la peinture orange ou rouge. Cela veut donc dire que la balle est dans le camp du Gouvernement wallon, qui doit effectivement venir avec un dossier important et bétonné pour pouvoir obtenir — vous l'avez dit vous-même, c'est important par rapport à la maintenance et à la viabilité du réseau — des gares qui sont dignes de ce nom.

Voilà les quelques remarques que je voulais faire en réaction à ces réponses. Nul doute que nous aurons l'occasion d'y revenir.

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

M. Stoffels (PS). – Je souhaiterais réagir brièvement. Si, tantôt, j'avais évoqué l'articulation de la politique ferroviaire avec d'autres politiques, j'aurais également pu ajouter l'articulation de cette politique avec la politique en matière de mise en œuvre de nos zones d'activités économiques qui a été lancée par la région. Je ferme la parenthèse.

Je pense qu'il est toujours utile pour nos régions de se pencher sur un plan d'investissement que le groupe SNCB doit réaliser. Ce sera d'autant plus intéressant si cette politique telle que nous la souhaitons est financée par un autre niveau de pouvoir.

Mais je crains fort que le poids que nous aurons dans la discussion en ce qui concerne la définition très concrète du plan d'investissements de la SNCB va dépendre des moyens que nous sommes prêts à mettre sur la table. Je tiens à remercier M. le ministre pour la franchise de sa réponse lorsqu'il a dit, il y a quelques instants, que, effectivement, à partir d'un certain moment, il va falloir parler de moyens, que ce soit pour financer ou pour préfinancer une politique que nous souhaiterions voir concrétiser en Région wallonne.

Pour l'instant, si j'ai bien interprété votre réponse, il n'y a pas encore de montant qui a été discuté ou déterminé au niveau du Gouvernement wallon pour savoir quel montant on va éventuellement engager pour mettre en œuvre cette politique ferroviaire. C'est pour cela que je souhaite exprimer mon vœu que ce point soit quand même abordé au sein du gouvernement et que votre collègue, le ministre des finances, se prononce également sur cet aspect de la question, dans le but de se mettre dans une position d'avoir un véritable poids lorsqu'il s'agira de négocier le plan d'investissement de la SNCB avec l'appui des régions.

Si je demande la réaction du Ministre Antoine, c'est que je sais que l'homme a été soumis à des épreuves déjà assez dures lorsqu'il a été interrogé par l'opposition sur la dette wallonne, par exemple, qu'il a été soumis également à d'autres épreuves lorsqu'il fallait financer ou trouver les moyens pour financer une politique du logement, une politique

des travaux publics, *et cætera*. En quelque sorte, à mes yeux, cela va être la véritable discussion à résoudre — et je souhaite vraiment appuyer la politique du ministre espérant que ce que j'exprime comme crainte n'aura jamais lieu -, ou alors on risquera d'être devant un souhait exprimé par la Région wallonne qu'on ne pourra pas matérialiser parce qu'on manque de moyens en tant que région pour avoir le poids nécessaire qui pèsera dans la discussion sur le programme d'investissement SNCB.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je voudrais remercier M. le Ministre et M. Nicaise pour leur réponse fouillée et détachée, en particulier sur la dorsale wallonne. Je dois dire que vous me faites un peu rêver. J'imagine le «truc» cadencé. Nous sommes ici plusieurs utilisateurs. Vous l'avez mis en évidence, c'est une dorsale extrêmement structurante et je trouve que les réseaux urbains — ce n'est pas pour revenir sur Liège -, s'ils sont mis dans les priorités, c'est parce que le réseau ferré existant s'y prête bien ou, en tout cas, l'investissement pourrait être relativement faible dans la version minimale comme dans la version maximale pour arriver à quelque chose de vraiment très pertinent, complémentaire avec le tram.

Je vais complètement dans la direction que vous venez de donner, où le tram est un outil de desserte fine qui peut être lié à un outil de transport en commun qui est un petit peu plus lourd, c'est-à-dire le rail. Ce doit être évidemment hiérarchisé. Surtout, je me dis que Liège est très certainement le précurseur de ceux qui vont suivre puisque je l'appelle de mes vœux. J'espère qu'on pourra avoir des réseaux express autour des autres villes wallonnes. Je voulais juste faire cette petite parenthèse sur les réseaux express urbains et sur la dorsale et vous remercier.

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

M. Desgain (Écolo). – Je pense que la SNCB, qui est toujours fédérale, a besoin d'un réseau qui marche bien et, pour moi, à terme, d'un plan de déploiement parce qu'elle devra faire face à la poursuite de l'augmentation de la fréquentation dans les années qui viennent. On voit aujourd'hui les limites auxquelles elle est arrivée par rapport à cette question-là. Les voyageurs le vivent tous les jours. Ce n'est pas uniquement le retard dans des plans d'investissements des années '80 et '90 qui fait qu'il y a des difficultés à la SNCB aujourd'hui, c'est aussi lié à l'augmentation de la fréquentation. Donc, pour moi, l'étude qui est faite ici va nous permettre, au niveau de la Wallonie, d'argumenter au niveau de la SNCB pour développer une vision du rail qui ne soit pas uniquement d'un côté de la frontière linguistique, mais qui soit une vision du rail qui se développe des deux côtés de la frontière, autant sur la partie flamande du pays que sur la partie francophone. Je trouve donc important que l'on ait des arguments à faire valoir par rapport à cela. C'est d'abord pour nous préparer à un enjeu qui est un enjeu fédéral. M. Stoffels semblait dire que c'était d'abord une question de financement régional, pour moi, c'est d'abord une question de...

M. Stoffels (PS). – J'ai dit que si on veut peser sur la discussion fédérale, il va falloir mettre des moyens sur la table, autrement on ne pèsera pas !

M. Desgain (Écolo). – Effectivement, c'est un des arguments qui jouera. Mais je pense aussi que, pour une fois, disposer du côté de la Wallonie d'une étude qui permet d'argumenter, comment va évoluer l'offre, comment on peut y répondre de la façon la plus efficace et en pointant, en disposant d'un outil d'analyse pour voir quels sont les investissements à réaliser en priorité par rapport à un nouvel objectif d'exploitation du réseau, c'est quelque chose de nouveau et cela va aider la Wallonie pour faire valoir son point de vue. Je pense que c'est vraiment le grand avantage de ce document, dont je me réjouis encore une fois de l'existence.

Mme la Présidente. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

J'en profite pour remercier encore une fois M. Nicaise pour sa présentation et toutes ses explications.

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

INTERPELLATION ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME SIMONIS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE TRAM À LIÈGE »

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LE TRAM À LIÈGE»

Mme la Présidente. – 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 « le tram à Liège » et la question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le tram à Liège ».

La parole est à Mme Simonis pour poser sa question.

Mme Simonis (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais d'abord rappeler quelques éléments et permettre éventuellement à M. le Ministre, si je n'ai pas les bonnes informations, de rectifier dans la réponse qu'il voudra bien me donner. En tout cas, en octobre 2011, le comité exécutif pour le retour du tram à Liège s'est mis d'accord pour proposer un projet de tracé de ce tram. C'est ce tracé qui a alors été retenu par la SRWT ainsi que par votre cabinet, je pense, projet qui aurait dû être approuvé par le Gouvernement wallon jeudi dernier.

Le choix du tracé, faut-il le rappeler, repose essentiellement sur l'étude de la SRWT qui, contrairement à celle de l'ASBL urbAgora, se base sur une approche qui dit plutôt : mais où se déplacent les gens ? Où vont les gens ? Alors que celle d'urbAgora soutient plutôt une thèse de : où sont les gens ? Où vivent-ils ? Il est vrai que, les derniers jours, cette ASBL s'est beaucoup exprimée dans la presse — les parlementaires aussi d'ailleurs se sont exprimés et c'est bien logique -, considérant aujourd'hui que le tracé qui est normalement sur la table n'est plus le tracé optimal puisqu'il ne desservirait pas assez de logements et de commerces.

De cela, découle une série de questions car il me semble que revenir aujourd'hui sur ce tracé d'une manière aussi importante, c'est sans doute remettre en question l'objectif de 2017 sur lequel vous vous étiez d'ailleurs exprimé en 2010 en disant : « pour le projet de tram, si nous voulons réussir le rendez-vous de 2017, il n'y a pas une minute à perdre ».

J'avais, Monsieur le Ministre, une série de questions claires juste pour savoir où nous en sommes à ce jour. D'une part, je voudrais connaître votre sentiment sur le tracé et aussi que vous puissiez nous informer que le point sera réinscrit la semaine prochaine ou cette semaine au gouvernement. J'ai lu, dans la presse, qu'il s'agissait d'un retard de dossier et d'un *timing* de gouvernement qui n'avait pas permis d'aborder ce point-là. Je voudrais en avoir la certitude aujourd'hui.

Ne pensez-vous pas que ce tracé pourrait, dès à présent, et même s'il y a un certain nombre de questions d'aménagement qui se posent, être adopté éventuellement en chargeant la SRWT pour les éléments qui restent en questionnement de réaliser une mini-étude qui ne prendrait ni retard et qui n'engendrerait pas non plus un coût supplémentaire ? Il me semble qu'il y a trois lieux essentiels, qui sont d'ailleurs pour la plupart liégeois : les Guillemins, la rue Feronstrée et Herstal. Pour ces trois aspects, on pourrait éventuellement demander un complément d'information. Mais j'insiste pour dire que l'on peut aussi dès à présent acter un accord.

Monsieur le Ministre, il est vrai que nous débattons dans différents lieux pour faire en sorte d'envisager une complémentarité au projet liégeois. Il y a à la fois la partie Herstal, au-delà de Liège, et à la fois la partie Seraing et Flémalle. J'ai écouté attentivement ce qui vient d'être dit par M. Nicaise, c'était extrêmement intéressant. Il a mis en évidence le fait que cette ligne 125A pouvait non seulement être réactivée assez rapidement avec des investissements qui n'étaient pas monstrueux, ce qui veut dire que, sur la rive droite de la Meuse — et moi je l'espère sans faire du sous-localisme -, jusque Flémalle et Ivoz-Ramet bien sûr, que cette ligne pourrait être réactivée assez vite. Ce qui veut dire que, sur la rive droite de la Meuse, on aurait une solution assez correcte qui permettrait de regagner le centre de la ville dans un délai très court.

Sur la rive gauche, à partir du moment où on accepte le tracé tel qu'envisagé, il y a la gare de Jemeppe, qui est la gare dite multimodale, et il y a, côté rive gauche à Flémalle, une autre gare, celle de la dorsale wallonne que vous avez exprimée tout à l'heure. Il me semble qu'avec peut-être un peu plus de lignes mais aussi avec un travail avec le TEC, on pourrait tout à fait, en venant de Flémalle ou d'Engis, revenir vers la gare de Jemeppe qui serait desservie par le tram.

Je voudrais avoir votre sentiment sur la ligne 125A, mais en sachant que Monsieur a répondu et que j'imagine que vous partagez un certain nombre des conclusions qu'il tire.

Quel est à ce stade votre calendrier, en sachant que, dans l'état actuel de la législation, de notre droit wallon, le permis pour le tram à Liège devrait être ratifié par notre parlement *via* le décret DAR ? Avez-vous l'une ou l'autre chose à nous dire en matière de financement des travaux, toujours en poursuivant l'objectif qui n'est pas une fin en soi, mais quand même un événement important de 2017 ?

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je voudrais d'abord insister sur l'importance du dossier. On a l'impression de faire un débat liégeois-liégeois mais il n'en est rien, parce que ce sera le premier d'une longue série d'une vraie transition de la mobilité et d'une mobilité alternative, d'une alternative à la voiture. Pour moi, le tram, c'est vraiment la desserte

fine qui arrive jusqu'au cœur des villes et qui est bien entendu complémentaire au réseau ferré et autour des villes. Cette complémentarité entre le tram et le rail est essentielle, sachant que, en tout cas dans mon chef, ils n'ont pas du tout la même vocation d'irrigation. Ce sont deux moyens de transport en commun qui doivent changer et métamorphoser. C'est une révolution des moyens de transport en ville. Je me réjouis de ce dossier, d'aller vers ce moyen de transport qui est confort, moderne, qui respecte l'environnement, qui va être une amélioration du cadre de vie en ville.

C'est vraiment un investissement substantiel et c'est pour cela, Monsieur le Président, que ce n'est en rien liégeois-liégeois. La hauteur de l'investissement fait en sorte que nous sommes tous concernés. Quand on dit «liégeois-liégeois», je ne sais pas si tous mes collègues ici perçoivent bien ce projet porté par M. le Ministre. Non seulement, il passe dans le centre de Liège — et donc ce tronçon-là est dit le «tronçon central» -, puis, il vient relier deux pôles qui sont pour moi majeurs et importants, en tout cas l'étape de leur connexion au centre ville de Liège est majeur : c'est Herstal et Seraing. Ce sont certainement des noms qui vous évoquent quelque chose. Seraing, on ne peut pas le louper au vu des événements et des débats qu'on a pu avoir, et au-delà de cela la problématique annoncée d'Arcelor Mittal. Et Herstal non plus, pour d'autres raisons.

C'est aussi un projet qui, en tout cas pour moi, est emblématique en termes de construction d'une agglomération urbaine, d'une vraie agglomération multipôles qui se construit. C'est la première étape, une étape réellement tangible. J'ai envie de dire «il faut voir comment Seraing peut en avoir besoin ou Herstal, et Liège aussi». C'est aussi l'enjeu que les habitants d'Herstal et Seraing puissent venir à Liège, mais c'est aussi dans l'autre sens, que les Liégeois puissent aller à Herstal et à Seraing facilement et de façon agréable, et que le tout soit interconnecté.

Il y a aussi un enjeu propre à la ville de Seraing et à la ville d'Herstal. Monsieur le Ministre, continuez-vous à porter le message clair de dire que le tracé doit absolument dépasser le centre ville de Liège et venir connecter cette agglomération dans une première étape ? Je pense que ce message-là est clair. Maintenant, par rapport à l'affinage que Mme Simonis proposait « comment peut-on affiner certains débats qui se posent aujourd'hui sur les bouts de ligne sans remettre en rien les délais en question ? » Ce sont des choses qui peuvent certainement être faites en parallèle. Il ya beaucoup de questions qui se posent. On a cité urbAgora, mais il y a eu des signataires d'une carte blanche, il y a des gens là-dedans qui se positionnent. Je pense que l'on doit s'ouvrir et très certainement trouver des réponses, apporter des éléments.

Je sais, Monsieur le Ministre, que vous avez des études, que vous pouvez avancer et que vous avez aussi des réponses à soumettre. Allez-vous recevoir ces gens, construire une solution avec eux, quitte à remettre certains tronçons, sans remettre les délais en question et les délais du projet, et certainement pas son bon aboutissement.

Pour revenir sur le tronçon central qui ne concerne que Liège, et notamment cette échéance de Liège 2017 entre Sclessin et Coronmeuse, en tant que parlementaire wallon, l'investissement est difficilement contestable. C'est quand même le tronçon qui est le plus chargé de Wallonie, il y a l'enjeu de l'expo «Liège 2017», le stade de Sclessin, Liège Guillemins. Le tracé connecte beaucoup d'enjeux même si, très certainement, une construction peut être affinée, que les différents porteurs d'une analyse doivent être entendus, que les différents paramètres des uns et des autres doivent être confrontés pour améliorer le tracé, s'il le faut. Ce que je veux dire, c'est que ce tronçon central est le plus chargé de Wallonie. Il faut faire quelque chose globalement.

Qui plus est, la Meuse est franchie dans le dernier tracé que j'ai découvert pour connecter cette gare de Bressoux et le quartier populaire de Droixhe, cité de logements très importante. Ma question concerne ce tracé particulier Sclessin-Coronmeuse et la répartition des différents budgets. Dans les différents budgets annoncés de 500 millions d'euros, pouvez-vous détailler, même globalement, les différents postes qui sont affectés à cette dépense ?

Je reviendrai sur la participation citoyenne pour savoir comment vous envisagez d'inclure toutes ces idées, tous ces acteurs qui ont posé des questions et apporté des réponses.

Enfin, pouvez-vous resituer, dans l'ensemble du processus de décision, ce premier projet posé sur la table du gouvernement par rapport à un échéancier ?

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, Mesdames les Députées, pour vos interventions. L'approbation du tracé par le gouvernement est évidemment une étape importante, puisqu'elle permet aux bureaux d'études de poursuivre leur travail en vue de définir l'avant-projet qui fera l'objet de l'étude d'incidences. Ce point sera discuté au gouvernement de cette semaine, Madame Simonis. Effectivement, cela n'a pas pu se faire la semaine dernière parce que c'était le point 43 et l'ordre du jour a été arrêté au point 15 par faute de temps, ce sont des choses qui arrivent, il n'y a pas un problème de blocage de quoi que ce soit, la discussion a été reportée à cette semaine et aura donc lieu jeudi.

Le processus d'étude d'incidences démarrera mi-2012. À l'issue de l'étude d'incidences, qui comprendra bien entendu un dispositif poussé de consultations tel que prévu par la loi, l'avant-projet sera alors retravaillé en vue de déposer un projet qui fera l'objet d'une demande de permis unique pour l'ensemble du tracé, je vous le rappelle, puisque c'est une méthode tout à fait particulière, un schéma tout à fait particulier lié au partenariat public-privé.

Bien sûr, cette procédure d'instruction de la demande de permis unique fera, elle aussi, l'objet d'une enquête publique.

L'octroi du permis unique est prévu en 2013. Le parlement sera appelé à se pencher sur le permis, selon la législation, dans les 45 jours qui suivent l'octroi du permis.

En parallèle, le cahier des charges destiné à conclure le partenariat public-privé sera progressivement monté, avec des ultimes adaptations en fonction des conditions d'octroi du permis unique d'une manière telle que l'attribution du marché puisse être faite mi-2014, pour démarrer les travaux et commander le matériel roulant, puisque, comme vous le savez, l'échéance de 2017 est très serrée et que, d'ici là, il faut avoir fini les travaux, réalisé les périodes d'essai et mis en service commercialement l'axe 1 du tram pour juin 2017.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le signaler, ces délais sont très contraignants, mais je suis tout à fait confiant dans la volonté de l'ensemble des acteurs impliqués, et notamment de la mobilisation des acteurs liégeois autour du projet de candidature à l'exposition internationale Liège 2017, de respecter ces échéances et de tout faire pour finalement saisir cette opportunité tout à fait exceptionnelle de calendrier et de décision d'investissement.

Je voudrais lever une ambiguïté sur ce que l'on a pu désigner, dans les textes écrits des questions, parce que je ne sais pas si cela a été réévoqué oralement, par «opérateur privé»; le rôle du futur partenaire privé ne sera pas de faire rouler les trams, mais de les mettre à disposition du TEC dont les agents en assureront la conduite, soit un montage DBFM, ce qui signifie que le partenaire privé s'implique à quatre niveaux:

- le design — sur base très contraignante du cahier des charges qui sera évidemment guidé par l'infrastructure telle que fixée par le permis unique;
- la construction — l'infrastructure ferrée, le dépôt, la fourniture du matériel roulant;
- le financement — le prestataire préfinance, en échange d'annuités de remboursement qui seront versées par la région durant la durée du contrat, c'est-à-dire, seulement à partir de la mise en circulation du tram;
- la maintenance — le partenaire met à disposition de l'exploitant, c'est-à-dire du TEC, le matériel et l'infrastructure en parfait état de marche durant les 27 années qui suivent, puisque cela porte sur 30 ans au total, travaux compris.

Outre qu'il est le seul moyen de financer ce projet essentiel en respectant les normes d'endettement de la région, ce montage présente l'avantage de reporter sur le partenaire privé les différents risques et nous donne d'ailleurs peut-être une meilleure garantie à la fois de respect du budget, de l'enveloppe budgétaire et du respect du calendrier, puisqu'il y a une pénalisation financière pour le partenaire privé s'il est défaillant. Il y a alors un impact sur la redevance appliquée dans les années suivantes. Le partenaire a tout intérêt à produire un travail de qualité.

Pour la région, un autre avantage est de connaître avec précision le montant des redevances à dégager tout au long du contrat.

Je le rappelle, l'exploitation reste dans les mains du TEC puisque le but est une parfaite insertion de l'offre tram dans l'offre globale TEC, y compris au plan tarifaire.

L'intéressement du partenaire privé n'est donc nullement lié aux recettes de trafic, c'est un autre élément qu'il est important de souligner, mais à la qualité du service qu'il rend au TEC et donc, au fait qu'il puisse fournir au moment requis le matériel roulant opérationnel nécessaire.

Concernant le coût du projet, comme vous le savez, une enveloppe d'investissement de 500 millions d'euros est réservée depuis 2008 en vue de ce projet.

Le coût «tout compris» du tracé, tel qu'approuvé par le gouvernement précédemment, mais devant être précisé maintenant dans les différentes variantes qui restent, probablement cette semaine, est estimé aujourd'hui à 484 millions d'euros tout compris, c'est-à-dire l'infrastructure, les réaménagements de surface ou de carrefours liés au tracé, le matériel roulant, le dépôt, la réalisation de cinq parcs-relais à Basse-Campagne, Bressoux, le Standard, Tilleur et Jemeppe.

Ce coût comprend l'achat d'un nombre de trams qui ne seront peut-être pas nécessaires dans les premières années, mais que le succès prévisible de la ligne rendra nécessaires après quelques années afin d'augmenter les fréquences.

Pour être tout à fait précis, deux postes ne sont pas encore inclus dans ce budget, parce que leur coût n'est pas encore évalué: le coût d'un éventuel système demandé par l'autorité liégeoise permettant, sur des tronçons en centre ville, de ne pas devoir mettre en place de caténaire aérienne et, par ailleurs, le coût d'un raccordement entre l'autoroute E25 au parc-relais prévu au terminus de Droixhe.

On voit donc que le budget d'investissement de 500 millions d'euros est tout à fait respecté avec ce calcul budgétaire détaillé.

Pour ce qui concerne les modalités de choix du tracé, les comptages entrepris en 2007 sur les axes principaux du réseau urbain de Liège dans le cadre d'une étude «transport structurant» commandée par le gouvernement a montré les tendances suivantes:

- sur l'axe de fond de vallée en rive gauche, 33000 voyages par jour au point le plus chargé, au centre-ville;
- sur l'axe de fond de vallée en rive droite, soit le tronçon de la ligne 4, 4000 voyages par jour au point le plus chargé;
- sur l'axe vers Ans, 18500 voyages par jour au point le plus chargé — mais ce point est très proche du centre ville — et 8500 voyages par jour à Ans;
- sur l'axe Fragnée-Sart-Tilman, 12000 voyages par jour;
- l'axe vers Robermont, 10000 voyages par jour au point le plus chargé;
  6 000 à Bois-de-Breux ;
- sur l'axe vers Bressoux, 10000 voyages par jour;
- sur l'axe Seraing-Sclessin, 6500 voyages par jour;
- sur l'axe Coronmeuse-Herstal, 8500 voyages par jour.

Il me paraît intéressant de disposer de ces différents chiffres par rapport au choix de tracés qui sont proposés.

La manière dont les Liégeois utilisent les transports en commun est simple: ils passent en rive gauche et se rabattent sur le tronçon de l'hyper-centre, avec ses hyper-fréquences. La demande de voyages en rive droite, en particulier sur le tronçon central, c'est notamment la discussion qui a pu avoir lieu en termes de boucles centrales, est donc loin de justifier l'investissement lourd d'un axe de tram.

Par contre, sur l'axe de vallée en rive gauche, l'autobus arrive aux limites de ses capacités puisqu'à l'heure la plus chargée, on observait en 2007 plus de 3500 voyages par heure. C'est donc la raison pour laquelle la création d'un axe 1 du tram en rive gauche s'est imposée, puisque seul le tram permet d'offrir une capacité adaptée à cette demande.

Dès les premières décisions opérationnelles du gouvernement, le tram à Liège est intégré dans un ensemble plus vaste, incluant la refonte de l'ensemble de l'offre de transport en commun: le projet, dès son origine, est pensé comme un projet structurant toute l'agglomération liégeoise, largement au-delà de l'axe 1 du tram.

Le tracé s'est d'ailleurs construit par étape. Nous sommes effectivement à une étape supplémentaire au gouvernement. Le 24 mars 2010, le gouvernement s'est déjà prononcé sur ce que l'on pourrait appeler un «corridor» de Basse-Campagne» (c'est-à-dire Herstal à Jemeppe (sur Seraing)) en passant par les Guillemins et Saint-Lambert. Ce «corridor», nous l'avons détaillé suite à une large concertation organisée l'année dernière, c'est-à-dire que nous avons consulté les conseillers communaux des communes concernées dans l'agglomération. Nous avons également rencontré le TEC Liège-Verviers, les Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM), les associations concernées — dont celles actives dans le domaine de l'environnement et de l'urbanisme -, des représentants des commerçants et de la société civile organisée lors des «ateliers urbains». Et nous avons également permis, par un soutien financier conséquent, l'organisation par la plate-forme associative «TramLiège.be» d'un forum «Faire du tram un projet de long terme à Liège», auquel j'ai d'ailleurs personnellement participé.

Depuis, nous sommes entrés dans la phase des études techniques qui ont suivi cette première décision du gouvernement de mars 2010 et qui ont imposé, c'est vrai, un certain silence quant aux options en cours d'étude. Etudes techniques qui ont exploré de nombreuses possibilités le long du corridor faisant l'objet de décisions antérieures. Les tronçons finalement proposés, c'est-à-dire validés par le comité exécutif et maintenant sur la table du gouvernement, l'ont été après un travail très fouillé de comparaison. Ce sont à la fois les tronçons les plus adéquats techniquement, tout en assurant l'impact le plus positif sur les circulations locales et les conditions d'insertion urbanistique. Ce sont en tout cas les conclusions des bureaux sur base desquelles le comité exécutif s'est prononcé.

Toutes les options ont été mises sur la table. Le tracé a évolué, intégrant notamment le nouvel embranchement vers Droixhe/Bressoux.

De comité technique en comité exécutif, la validation de ce tracé se retrouve donc aujourd'hui à l'ordre du jour du Gouvernement wallon, qui est évidemment l'organe qui doit valider définitivement le tracé complet.

Ce tracé court donc de Jemeppe à Herstal-Basse-Campagne en passant par Sclessin, l'esplanade des Guillemins, le centre de Liège, le quai St-Léonard, Coronmeuse, le Boulevard Gramme, la place Licour pour terminer sa course à Basse-Campagne. Un axe de 17,6 km qui sera complété d'un tronçon de 1,2 km reliant l'axe 1 à la gare de Bressoux *via* le Pont Atlas, ce qui est une évolution effectivement importante par rapport au tracé tout initial, c'est au bout de ce tronçon que sera implanté le dépôt.

L'implantation du dépôt à peu près au milieu de la ligne permet, grâce aux économies réalisées

pendant les 27 années du PPP sur les trajets à vide pour insérer les trams sur la ligne, d'amortir entièrement le coût de construction de ce tronçon de 1,2 km non envisagé à l'origine, tout en étendant la zone directement desservie par l'adjonction de deux stations et en offrant une excellente intermodalité avec le réseau SNCB et avec un *park and right* à construire en lien direct avec l'autoroute. Autrement dit, le tronçon Atlas-Droixhe, *in fine*, ne génère pas de surcoût et me paraît être soutenu par l'ensemble des intervenants.

La densité de population, élément évoqué dans la discussion, est un des facteurs qui intervient dans la demande de mobilité, mais qui ne doit pas être le seul à être pris en compte. Il doit l'être aux côtés d'autres facteurs tout aussi importants : la localisation des pôles majeurs comme les pôles d'emploi, pôles scolaires, grands équipements urbains, la configuration des réseaux de mobilité. La concentration plus forte de ces pôles générateurs en rive gauche explique en bonne partie la demande de mobilité telle que je l'ai chiffrée tout à l'heure.

Alors que la densité de population est l'observation d'une réalité statique, la mobilité doit tenir compte non seulement du lieu de résidence des personnes, mais surtout des déplacements qu'elles effectuent, et également que les personnes venant de l'extérieur de l'agglomération effectuent pour se rendre dans l'agglomération et s'y déplacer.

Bien entendu, le tram tout seul n'a pas de sens. C'est bien une offre globale de mobilité sur le réseau TEC qu'il faut redéfinir.

C'est pourquoi, en mars 2010, le gouvernement s'est prononcé sur une structure hiérarchisée en quatre niveaux :

- l'axe 1 du tram appelé à devenir l'axe central autour duquel s'articulera progressivement le reste de l'offre de transport ;
- le niveau 2, les axes de transport en commun structurant en site propre. Ces axes, exploités dans un premier temps par bus, bénéficieront de mesures de priorité fortes, et atteindront des vitesses commerciales et une qualité de services proche de celle du tram. Ils seront dotés en bout d'axe de parcs-relais. Les comptages réalisés en 2007 et 2008 ont montré que ces axes, perpendiculaires à l'axe 1 de fond de vallée, connaissent une fréquentation de l'ordre de 40 % à 60 % moins élevée que l'axe 1, mais cela justifie quand même un niveau 2 de priorité à ce stade-ci ;
- le niveau 3 pour des axes forts de bus, c'est-à-dire des axes qui présentent une fréquentation importante, mais qui peuvent assurer la desserte des quartiers et communes ;
- le niveau 4, soit le reste de la desserte, à savoir la desserte plus fine des quartiers.

Ce réseau hiérarchisé et l'offre de services à y prévoir seront à définir précisément dans le cadre de la restructuration de l'exploitation du réseau suite à l'introduction du tram. Nous avons un peu de temps pour l'affiner, puisque c'est pour 2017 que cela doit être opérationnel. Cette réorganisation sera conçue en tenant compte de la qualité de l'offre de service, particulièrement en veillant à réduire le plus possible le nombre de correspondances nécessaires à réaliser un voyage. Une enquête origine/destination des clients des 75 lignes de bus en lien avec l'axe de tram est en cours déjà maintenant, et alimentera cette restructuration globale du réseau.

En complément à vos interventions orales, j'ai quelques éléments supplémentaires.

D'une part, sur le fait que vous évoquez, Madame Simonis, la question du lien avec le ferroviaire. Comme vous avez pu le constater, le projet de ligne 125A fait partie des projets étudiés par le rapport Tritel et est plutôt bien positionné, donc il n'y a pas de décision à ce stade-ci pour toutes les raisons déjà évoquées. Mais dans mon esprit, c'est tout à fait complémentaire au tram dans le tracé tel que défini aujourd'hui.

Deuxièmement, la validation, les décisions se prennent par étapes. Il y a eu une décision d'investissements, la décision sur le corridor décidée l'année passée, un affinage technique qui a permis de valider les différentes options qui restaient. On en est au stade où le gouvernement doit maintenant se positionner sur cette validation. Lorsque cette décision sera prise, le travail technique se poursuivra par les bureaux d'études pour arriver à la demande de permis puisque les bureaux d'études sont en attente d'un choix du demandeur pour finaliser leur travail. Lorsque cette demande de permis sera déposée, il y aura eu d'abord l'étude d'incidences puis il y aura l'enquête publique dans laquelle il y a bien sûr des modalités d'implication et des possibilités d'intégrer toutes les remarques qui seront faites dans le projet définitif.

Enfin, pour répondre à la question de Mme Cremasco, je recevrai demain une représentation des différentes organisations qui se sont exprimées ces derniers jours, car je pense que ces différentes explications sont de nature à contribuer au débat et qu'il n'y a pas de raison de cacher l'ensemble de ces informations-là. Il s'agira de mettre aussi en évidence les rendez-vous suivants, les discussions qui nous restent encore dans les prochaines années, les implications, les concertations qui devront avoir lieu pour que ce projet aboutisse positivement, étant entendu que c'est une étape importante que nous devons faire maintenant, après d'autres déjà faites, mais avant beaucoup d'autres encore à faire avant d'arriver à ce que le tram puisse effectivement circuler à Liège dans les délais requis.

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

Mme Simonis (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la clarté de sa réponse et pour à nouveau plaider, il m'a donné toutes mes assurances pour que le dossier soit présenté au gouvernement ce jeudi dans sa forme actuelle. J'ai également été attentive à ce qu'il a dit concernant la procédure de consultation qu'il y aurait nécessairement dans le cadre de toutes procédures de permis, mais en particulier dans celle-ci, bien sûr, où chacun pourra à nouveau s'exprimer, proposer, *et cætera*.

Merci aussi pour tous les éléments budgétaires et financiers que vous avez bien voulu nous donner. Je serai aussi très attentive, mais dans une étape à venir, à ce que les quatre priorités que vous avez évoquées puissent se mettre en œuvre, non pas toutes en même temps, mais dans une vision plus globale de la mobilité sur un territoire presque de communauté urbaine.

Pour moi, cette partie-là est aussi importante que la question du tram au sens strict, et je sais que là-dessus nous sommes aussi sur la même longueur d'ondes.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je suis particulièrement sensible au fait que vous confirmez que l'on dépassera bien les limites de la Ville de Liège, que l'on ira bien chercher la Ville de Liège, irriguer les Villes de Herstal et de Seraing.

L'enquête publique est à mon avis une étape cruciale souvent bâclée. On doit admettre qu'il ressort des enquêtes publiques certaines insatisfactions à faire évoluer certains dossiers ou à réussir une concertation et à faire émerger des solutions.

Moi, je reçois très positivement l'ambition que vous mettez derrière cette enquête publique et notamment d'y faire participer les différents intervenants qui se sont exprimés jusqu'ici et qui pourraient être fédérés *via* cette enquête publique. Je reçois aussi très positivement la connexion à la ligne 125A au réseau ferré, l'un n'étant effectivement pas incompatible avec l'autre et je dirais même qu'il faut les deux.

Je m'excuse encore, Mesdames, si je vous ai choquées par rapport à l'enquête publique, je suis sûre que vous en avez eu dans vos communes qui ont été particulièrement bien menées, mais moi, j'ai particulièrement vœu que celles sur le tram sont une réussite et je suis sûre qu'il y a moyen d'amener tout le monde à dialoguer dans ce cadre là.

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

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

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, de plus en plus de communes ont recours à un bus local afin de compléter l'offre de transport en commun pour leurs concitoyens.

Néanmoins, certaines questions demeurent quant aux règles de fonctionnement de ce type de bus.

Comment interpréter la notion de transport par bus communal ? Ne doit-on viser que du transport interne à la commune ? Peut-on inclure d'autres utilisations que le transport interne à la commune, tel que le transport gratuit de pensionnaires d'une maison de retraite, par exemple ?

S'agissant de transport pour compte d'autrui, peut-on y intégrer les services réguliers, spécialisés, et les services occasionnels, ou doit-on limiter le type de transport à certaines catégories de services ?

Où est exactement la limite entre le bus communal et les services de taxis, de taxis collectifs, de locations de voiture avec chauffeur ou de taxis sociaux ?

Et où sont les limites entre services pour compte propre offert par la commune et services pour compte d'un tiers à offrir dans le cadre d'une convention de partenariat avec la société d'exploitation TEC ? Le Gouvernement wallon n'autorisant pas un pouvoir local à organiser unilatéralement une ligne de bus, le service pour compte propre sera-t-il soumis à une politique tarifaire de même nature que les services pour compte d'un tiers ?

Voilà quelques questions qui visent à tracer bien les limites entre un type de service et un autre type de service sachant que, sur le terrain, il y a de temps en temps des difficultés d'interprétation du règlement, c'est pour cela que je me permettais de vous interroger afin que la clarté soit faite.

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

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

Dans le cadre des contrats de gestion de mobilité 2006-2010, le TEC s'est vu attribué la mission de *manager* de la mobilité. Cette mission implique notamment la conclusion de partenariat avec les communes en vue de mettre en place des services locaux d'autobus, c'est ce qu'on appelle le «Proxibus».

Pour permettre la création d'un service de bus local destiné à améliorer globalement la mobilité de sa population, l'administration communale et le TEC signent une convention de collaboration qui fixe les limites et les conditions d'exploitation.

Les règlements habituels sont d'application. L'administration communale collabore pleinement à l'établissement des itinéraires, des points d'arrêts et des horaires afin de rencontrer au mieux les besoins de la population. L'organisation éventuelle d'un service de bus à la demande doit également être définie de commun accord entre le TEC et la commune. Selon les conventions types entre le TEC et les communes, il s'agit d'un service de proximité organisé dans les limites communales ou vers les pôles d'intérêt immédiatement adjacents.

La commune prend l'engagement d'assurer le service selon les modalités fixées. Ces éléments produisent la définition du service que l'administration communale s'engage à offrir à sa population et à assurer ponctuellement, sauf en cas de force majeure.

Le véhicule est fourni par le groupe TEC qui en assure le gros entretien, tandis que la commune prend en charge les coûts de conduite et de carburant.

La tarification est réalisée selon les principes du tarif zonal en vigueur sur les lignes des services réguliers du TEC. Les titres de transport acceptés sur le bus local sont identiques à ceux valables le jour de l'exploitation, sur les services réguliers des TEC en Wallonie. Ils sont délivrés au prix en vigueur le jour de leur achat.

Certaines communes ont décidé d'assurer, à leurs frais, la gratuité de ce service.

Actuellement, 28 bus locaux fonctionnent en Région wallonne. Leur avenir dépendra de leur succès en termes de fréquentation et de la volonté des communes de continuer à les financer.

Outre ces services réguliers reposant sur une convention entre le TEC et la commune, une convention pour un service régulier spécialisé est aussi possible, mais elle requiert l'autorisation du gouvernement, moyennant l'avis du TEC. Par contre, une commune ne peut pas organiser de transport occasionnel.

Quant aux services de transport pour compte propre effectués sur le territoire belge, il s'agit de services effectués par l'organisateur avec un véhicule qui lui appartient, à des fins non lucratives et à titre accessoire. Ils ne requièrent aucune autorisation. Lorsque des transports pour compte propre sont organisés par une commune, l'interprétation la plus courante est que ces transports sont organisés à l'intérieur du territoire de la commune.

Par contre, en cas de convention de partenariat avec le TEC, il s'agit bien de transport rémunéré.

Enfin, si une commune souhaite effectuer du transport rémunéré à l'aide d'un véhicule de maximum 9 places, (dont des taxis, taxis collectifs, location de voiture avec chauffeur, taxis sociaux), elle entrera généralement dans la catégorie des services de transport d'intérêt général. L'organisation de tels services nécessite en général un agrément par le Gouvernement wallon.

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

M. Stoffels (PS). – Si la réponse du ministre est assez technique, il est vrai aussi que les questions sollicitaient ce type de réponse pour avoir plus de clarté en ce qui concerne l'interprétation du scénario de bus local ou en dehors de ce scénario.

J'ai deux remarques. La première, vous dites que 28 bus locaux circulent à l'heure actuelle en Région wallonne. Il me semble donc que nous avons collectivement tous intérêt à faire des efforts de conviction pour que d'autres communes s'engagent également dans cette voie.

Deuxièmement, je me pose la question de savoir s'il n'est pas opportun de réfléchir à la mise en place éventuelle de bus supra locaux permettant à plusieurs communes d'unir l'effort.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA TROISIÈME AUGMENTATION DES TARIFS DES TEC DEPUIS JUILLET 2009 »

Mme la Présidente. – 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 «la troisième augmentation des tarifs des TEC depuis juillet 2009».

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

M. Borsus (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais évoquer avec vous les augmentations des tarifs des TEC qui, suivant un certain nombre d'échos qui me reviennent, semblent inéluctables. Je vous rappelle que celles-ci s'inscrivent dans la foulée de deux augmentations déjà précédemment enregistrées puisqu'en octobre 2009, on assistait à une première augmentation de l'ordre de 5 % des tarifs et, d'autre part, en décembre 2010, ces mêmes tarifs furent augmentés de l'ordre de 6 %.

Le conclave budgétaire, dont les résultats qui ont été communiqués par les différents ministres, n'a semble-t-il pas permis de déboucher sur une perspective de refinancement suffisant des TEC.

En effet, l'enveloppe en vue de remettre à flot le groupe TEC suite à plusieurs années, d'une part, du non respect du contrat de gestion, — vous héritez malheureusement de cette situation, Monsieur le Ministre -, mais aussi de non respect des engagements pris par le gouvernement, puisqu'on sait que le gouvernement avait promis, notamment, de compenser la gratuité ou la gratuité partielle accordée au bénéfice des étudiants sous la législature précédente, ce qui ne fut pas le cas. Bref, avec le refinancement obtenu dans le contexte budgétaire que nous connaissons, ce sont hélas des augmentations de tarif qui s'annoncent pour janvier 2012.

Monsieur le Ministre, la société est évidemment en lien direct avec vous, avec les commissaires du gouvernement, des administrateurs désignés par le gouvernement. On sait dès lors que ce n'est pas un travail, -ce travail d'analyse et de proposition des augmentations tarifaires — qui se fait dans une société bien loin du gouvernement. Tout cela se fait en lien, en dialogue avec vous.

Monsieur le Ministre, puis-je effectivement vous demander si vous cautionnez ou si vous cautionnez en raison de l'héritage qui vous a été délivré par votre prédécesseur, ou en raison de la situation budgétaire, ou d'autres paramètres encore, dans le détail desquels je ne viens pas, cautionnez-vous ces augmentations tarifaires?

Quelles sont les hypothèses, parmi celles qui sont aujourd'hui sur la table, qui ont votre préférence? Parmi celles-ci, on retrouve le fait de solliciter une contribution de 20 euros pour les abonnements scolaires, l'augmentation nominale du billet. Qu'en est-il du mandat que vous avez confié au commissaire du gouvernement auprès du groupe TEC à cet égard?

Bref, pouvez-vous nous communiquer ce qui semble s'annoncer suivant un certain nombre de renseignements? Ces augmentations tarifaires ne sont-elles pas en rupture avec la DPR qui, elle-même, souhaitait renforcer l'attractivité des transports en commun, surtout si ces augmentations se combinent à d'autres augmentations successives? Cela va faire, en termes de bilan, une augmentation fort étonnante alors que, par ailleurs, on souhaite promouvoir le transport en commun.

Par ailleurs, n'est-ce pas là une mesure intermédiaire qui en appellera d'autres? On sait en effet que l'équilibre financier du groupe TEC ne sera peut-être pas atteint, nonobstant les contributions budgétaires partielles et les diverses augmentations que je viens de lister.

Avez-vous exigé la garantie d'une stabilisation des tarifs de manière à ce que la législature écoulée ne soit pas marquée par quatre ou cinq augmentations tarifaires des transports en commun? Ce qui serait un comble le jour où il conviendra de dresser le bilan de l'action ministérielle de ce gouvernement à participation écologiste.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Laissez-moi tout d'abord quelque peu nuancer vos informations.

Pour l'année 2009 d'abord, les tarifs n'avaient pas été indexés.

En 2009, pour les tarifs 2010, il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs proprement dite, mais uniquement une répartition de l'indexation de 4,69 %. En 2010, pour les tarifs 2011, l'augmentation à laquelle vous faites référence était de 5,39 %, dont une partie d'indexation (2,5 %), et le solde (2,89 %) d'augmentation.

Comme vous le savez, étant donné la situation tout à fait particulière du transport public qui voit son nombre d'usagers augmenter d'année en année, ce gouvernement a, à chaque exercice budgétaire, — je vous remercie d'ailleurs de l'avoir reconnu à l'une ou l'autre reprise — augmenté la dotation du groupe TEC malgré le blocage des dotations normalement prévues pour l'ensemble des OIP.

Je le répète, c'est évidemment à la fois parce qu'il s'agit d'une priorité de ce gouvernement d'encourager la mobilité par le transport en commun et aussi parce qu'il y a une situation particulière d'augmentation de la fréquentation qui forcément, impliquent des coûts supplémentaires.

Malgré qu'à plusieurs reprises, en tout cas à chaque exercice budgétaire, il ait été appelé à la

catastrophe annoncée sur l'offre de transport, il n'y a pas eu, nous sommes déjà à la mi-législature, de catastrophe sur l'offre de transport. Il y a eu des réductions extrêmement en marge, qui sont en réalité des adaptations de l'offre parce qu'il y a aussi eu, à d'autres endroits, des adaptations à la hausse, lorsque la cadence le nécessitait à certains endroits. Ce sont des ajustements. Il n'y a pas eu de révision d'offre à la baisse.

Le conclave budgétaire du 27 octobre dernier, — c'est la dernière étape de cette énumération -, a de nouveau permis de dégager sept millions supplémentaires récurrents pour les budgets d'exploitation du groupe TEC, ce qui nous met tout de même en situation nettement plus confortable que ce qui avait été craint pour le budget 2012. Mais nous aurons évidemment l'occasion d'y revenir prochainement également dans cette commission, puisque nous allons arriver à l'examen budgétaire.

À cette enveloppe, s'ajoute la confirmation de la prise en charge des engagements sociaux, ce qui représente environ 40 millions en 2012. Je rappelle que nous avons adopté un décret qui prend à la charge de la région l'ensemble des engagements sociaux jusqu'à la fin de ceux-ci, de l'exploitation des nouvelles antennes du métro de Charleroi, environ 2,5 millions en 2012, et du renouvellement de la flotte des bus tel que planifié par la SRWT.

Je suis donc particulièrement heureux de l'engagement que le gouvernement a montré cette fois encore en faveur du Groupe TEC dans un contexte budgétaire extrêmement tendu.

Je rappelle que l'usager des TEC ne paie en moyenne que 30 % du coût réel du service qu'il reçoit. On a pu voir tout à l'heure que c'est le même ordre de grandeur que pour le transport ferroviaire. Dès lors, 70 % de ce coût est porté par la région. Les tarifs TEC sont bien moins élevés que ceux pratiqués par la STIB, même avec les augmentations prévues en 2012, les tarifs TEC resteront bien en-dessous de ceux pratiqués par la STIB en 2011, c'est tout de même important de le noter, et également dans les pays voisins.

En matière d'adaptation des tarifs, la procédure est la suivante : le Gouvernement wallon adopte la nouvelle grille tarifaire au 1er février de l'année suivante sur base d'une proposition de la SRWT. C'est ce jeudi que le gouvernement aura ce point à l'ordre du jour. Il n'y a pas encore de décision sur le tarif 2012. Ce sera ce jeudi que nous en discuterons. Je ne peux donc pas encore vous communiquer de manière précise le contenu de cette décision.

Quant à l'équilibre financier du Groupe TEC, l'augmentation de la subvention et les mesures d'économie et de hausse tarifaire prévues permettent de réduire le déficit prévisionnel du groupe à une hauteur raisonnable, environ 2,7 millions pour l'ensemble du groupe. Les montants détaillés ne sont pas encore disponibles pour chaque société d'exploitation de manière séparée, pour autant que les perspectives financières des années ultérieures ne viennent pas le creuser. Ce sera l'objet de la trajectoire d'évolution du financement du Groupe TEC en lien avec le contrat de service public que nous devons finaliser dans les prochaines semaines, le budget 2012 étant derrière nous. C'est évidemment l'étape suivante qui nous permettra d'avoir une vision sur l'ensemble des cinq années du contrat de service public.

Je ne doute pas que nous pourrons y revenir à la fois lors du débat budgétaire et lorsque vous ne manquerez pas de m'interpeller sur le contrat de service public.

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

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces différents éléments de réponse.

Je constate qu'il y a une géométrie variable dans les réponses, car quand on parle du tram, vous annoncez très clairement vos options et quand on parle de ce qu'il a touché négativement les usagers, les gens pour qui c'est un besoin, une nécessité, alors que nous sommes mardi et que vos propositions sont connues en ce qui concerne les adaptations tarifaires, je ne vois pas quel est le problème à assumer courageusement l'information. Votre note est prête. Ma question était relativement simple : proposez-vous les 20 euros de contribution pour les élèves ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – En l'occurrence, la réponse est non. La note est prête, mais la discussion n'a pas encore eu lieu au gouvernement, c'est pour ce jeudi. Je pense qu'il ne faut pas annoncer des mesures qui ne sont pas encore connues avec certitude, il ne s'agit que de différer de quelques jours.

M. Borsus (MR). – Je prends acte d'une bonne nouvelle, la gratuité pour les élèves et les étudiants est maintenue.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je ne vais pas répondre à toutes vos sous-questions une par une...

M. Borsus (MR). – C'est le sens d'une démocratie parlementaire. L'exécutif répond aux questions du Législatif. C'est comme cela dans toutes les démocraties du monde. Les contrats de service public sont prêts ? C'est le cadre qui permet de fixer les engagements respectifs, c'est *via* ce biais-là que les attentes sont fixées et je presse le gouvernement d'agir au plus vite.

Par ailleurs, votre réponse n'est pas rassurante puisque vous nous indiquez que nonobstant les efforts du gouvernement et les augmentations tarifaires dans leur globalité, il reste structurellement un peu plus de 2,5 millions de déficit et que, pour l'avenir, on verra tendanciellement l'évolution. Si on décortique cela en termes analytiques, cela veut dire que si le gouvernement ne récupère pas des moyens considérables pour éponger les manquements antérieurs, on va se retrouver avec des perspectives de nouvelles augmentations tarifaires à l'avenir. Ceci ne manque pas de m'inquiéter car même si les montants nominaux sont modestes, les pourcentages sont parmi les plus importants en matière d'offre de services pour la population.

Je préconise donc que vous puissiez âprement batailler avec votre collègue du budget de manière à ce que vous ne soyez pas dans l'histoire des TEC wallons, le ministre qui a le plus souvent augmenté les tarifs depuis que la région en a la gestion.

QUESTION ORALE DE MME REUTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL INTERMINISTÉRIEL CONSACRÉ À L'ORGANISATION DU TRANSPORT SCOLAIRE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conclusions du groupe de travail interministériel consacré à l'organisation du transport scolaire ».

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

Mme Reuter (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 27 octobre dernier, tout récemment, j'ai participé à une nouvelle action de sensibilisation à la problématique du transport scolaire pour les élèves de l'enseignement spécialisé.

Vous avez plusieurs fois rappelé, Monsieur le Ministre, l'importance de travailler en concertation avec vos collègues et je pense, bien évidemment, avec la ministre de l'enseignement en particulier.

Un groupe de travail a ainsi été mis sur pied et cela a été la suite d'ailleurs logique de la résolution qui a été votée ici dans ce parlement.

J'aimerais savoir si les conclusions de ce groupe de travail annoncées pour le 10 novembre, sont bien arrivées. Pouvez-vous nous les présenter ? Quelles seront les mesures qui seront prises prioritairement ? Dans quels délais ? Avec quels moyens ?

Mme la Présidente. – Merci pour votre concision.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Madame la Députée, les travaux du groupe de travail se sont orientés pour l'essentiel autour de deux axes : l'amélioration de l'offre de l'enseignement spécialisé dans les zones mal desservies et la restructuration de l'offre du transport scolaire, en affectant de manière objective les moyens disponibles aux besoins raisonnables.

Pour ce qui concerne l'offre d'enseignement spécialisé, il ressort des débats que, dans les circonstances actuelles, la principale piste de solutions réside dans la création d'antennes au sein d'implantations scolaires existantes, à tout le moins pour certains types d'enseignements spécialisés. L'analyse des données indique que la priorité doit être donnée à la création d'antennes d'enseignement de types 2 et 3 en Région de Bruxelles-Capitale de manière à réduire les temps de parcours entre le domicile des enfants et leur école.

En parallèle, la création d'antennes de l'enseignement spécialisé pourrait s'accompagner de mesures favorables à la dispersion de l'offre de l'enseignement spécialisé, notamment par une augmentation du nombre d'élèves de l'enseignement spécialisé en intégration au sein de classes de l'enseignement ordinaire et l'augmentation du nombre de classes inclusives.

Des efforts ont également été consentis afin d'identifier, en Région bruxelloise, d'éventuelles disponibilités de bâtiments sous-occupés en vue d'implantation de l'enseignement spécialisé.

Pour ce qui concerne la restructuration de l'offre de transport scolaire en général, l'action devrait porter sur une meilleure optimalisation de l'offre, notamment en généralisant l'application des mesures de prise en charge, à savoir :

- la prise en charge par bus scolaires à partir du premier kilomètre du domicile des élèves à l'exception des élèves présentant des difficultés de mobilité qui continueraient à être pris en charge à leur domicile ;
- l'organisation de zones d'embarquements sécurisés ;
- et l'orientation prioritaire des élèves vers les lignes régulières.

Ne perdons pas de vue que ces mesures ont pour objectif de mettre fin aux situations transitoires qui ont conduit à un traitement différencié parfois au sein d'une même fratrie et de dégager des capacités

supplémentaires, ce qui devrait permettre d'améliorer la qualité des services.

À cela, s'ajoute une série de propositions qui visent à identifier les fréquentations illégitimes et aléatoires des circuits scolaires, mais aussi à améliorer la rapidité avec laquelle est traitée la sortie des élèves des circuits, ce qui permettra indubitablement d'optimaliser l'utilisation des moyens disponibles.

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

Mme Reuter (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Je vais être concise pour la réplique.

Je vais d'abord prendre le temps de relire votre réponse et tous les éléments afin de revenir sur la question pour avoir peut-être plus de précisions en ce qui concerne précisément l'enseignement spécialisé.

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MOBILITÉ DOUCE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la mobilité douce ».

La parole est à M. Stoffels pour développer son interpellation.

M. Stoffels (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, la route est le mode de transport largement dominant, avec 93% du trafic de passagers et 71% du fret. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 47% de 1990 à 2007. Ce nombre continue actuellement d'augmenter.

Le secteur du transport entraîne de fortes pressions sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur la santé — le transport routier est à la source de 20% des émissions de CO_2 et d'un tiers des émissions de microparticules (75% dans les centres urbains) — et sur le développement économique, coût des embouteillages.

Il est donc utile de programmer une politique de mobilité durable, respectueuse de l'environnement et de la situation sociale des usagers, évitant des pertes sur le plan économique et favorisant l'emploi.

En la matière, le premier enjeu se situe dans la planification de la mobilité.

Dans la DPR, nous nous sommes engagés à planifier le développement de la mobilité en instaurant un plan régional de mobilité durable, en adéquation avec le Schéma de développement de l'espace régional (SDER). Le gouvernement invite également les communes à travailler sur des plans communaux ou intercommunaux de mobilité durable.

Monsieur le Ministre, vous êtes en train d'actualiser le SDER. La concertation avec les communes devra suivre. Puis-je vous demander de dévoiler ce que vous prévoyez comme plan régional de mobilité durable ? Avec quels moyens ? Dans quel délai ?

Ensuite, il s'agit d'améliorer l'offre des transports publics comme base d'une mobilité durable.

Pour y parvenir, les transports publics doivent être rapides, facilement accessibles, conviviaux, offrir des horaires et des fréquences adaptés et avoir un coût modéré.

Améliorer l'offre en termes de capacité, de qualité et d'accessibilité, avec quelle stratégie ? Au vu des réalités budgétaires tant de la SRWT que de la Wallonie, cela paraît difficile.

Comment améliorer la fréquence sur le réseau régional, sur base des besoins effectifs de la population ? Comment, par exemple, amplifier les formules de minibus locaux pour les communes ? Comment poursuivre les efforts de sécurité en faveur des usagers et du personnel ? Voilà des questions qui posent une série de défis et de casse-tête compte tenu des réalités budgétaires. Le cas échéant, quelles sont vos priorités ?

Il convient d'organiser l'espace public au profit de la mobilité douce.

Votre prédécesseur, le Ministre Daerden, avait insisté pour créer le troisième réseau des voiries lentes : le RAVeL et le RAVeL utilitaire. En effet, la marche et le vélo sont des moyens de transport simples et peu coûteux, pour autant que le confort et la sécurité soient assurés. Pour autant que l'usager faible ne soit pas tout le temps confronté aux dangers de la circulation. D'où l'idée du troisième réseau. Où en sommes-nous ? Ne faudrait-il pas accélérer le rythme des réalisations et transformer en un véritable réseau ce qui pour l'instant est toujours une mosaïque de tronçons limités ?

Une de vos ambitions est d'élaborer un plan régional « vélo ». Où en est-on à ce sujet ? Quelles consultations ont déjà été menées ? Quels sont donc les « retours » que vous donnent les communes en la matière ?

Enfin, il faut repenser le mode de déplacement individuel. Cela commence par favoriser des modes de déplacements groupés. Cela inclut aussi qu'on se penche sur des technologies propres que ce soit en termes de création de voiries ou encore en termes de moteurs qui n'émettent plus du CO_2, ni des particules fines.

Faut-il se contenter de soutenir quelques opérations-pilotes pour les véhicules électriques dans les zones urbaines, prévoyant notamment l'installation de bornes de rechargement et la mise en place de places de parking réservées ? Ou faut-il favoriser le développement du véhicule électrique de façon un peu plus poussée ? Faut-il appliquer une fiscalité environnementale favorable aux véhicules électriques pour soutenir leur développement ?

Faut-il réformer la fiscalité routière de manière environnementale, sociale et équilibrée ? Suivant l'évaluation qui a été faite du mécanisme de l'écobonus et de l'écomalus, avez-vous l'impression que cette fiscalité a vraiment changé les modes de déplacements individualisés ? Faut-il « verdir » les taxes de mise en circulation, la taxe de circulation proportionnelle, l'eurovignette ? Dans l'affirmative, comment ?

Nous sommes tous conscients que le développement de la mobilité douce nécessitera une série d'investissements importants, socialement étudiés, afin que nos concitoyens, ayant de faibles revenus, n'en souffrent pas trop.

On vient justement d'en discuter lors de la question précédente.

Merci pour votre écoute et merci d'avance pour les réponses que vous nous donnerez.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Madame la Présidente, Monsieur le Député, je vous remercie pour cette interpellation très fouillée. Je vais donc tenter d'y répondre sans me laisser entraîner dans un labyrinthe pour vous donner des réponses utiles.

Votre première question porte sur les perspectives d'un plan wallon de mobilité durable, en lien avec le SDER.

Deux démarches de nature transversale sont en cours : la révision du SDER, comme vous le soulignez, ainsi que la rédaction d'un nouveau plan Air-Climat. Les interactions de ces deux approches liées au territoire et à une politique climatique ambitieuse vont à la fois ouvrir des perspectives et fixer un cadre aux orientations à une échelle *macro* en matière de mobilité.

Il ne sera donc possible de progresser en matière de plan wallon de mobilité que lorsque les deux démarches évoquées seront suffisamment avancées, c'est-à-dire, dans les prochains mois.

Vous voyez donc que l'échelle est très différente de celle des plans communaux de mobilité auxquels vous faites également allusion. Les PCM conservent bien sûr toute leur utilité, mais leur ambition est par nature locale. Il ne me semble pas de bonne gestion de suspendre le processus d'étude de PCM dans l'attente des lignes de force qui sont à déterminer à l'échelle globale de la région.

J'en viens à la question du rôle que peuvent jouer les transports en commun régionaux.

Vous avez raison de le souligner, la situation budgétaire régionale est difficile. Dès lors, il n'est pas simple d'augmenter l'offre en transport en commun et, le cas échéant, il faut le faire avec beaucoup de discernement.

Néanmoins, lors du dernier conclave budgétaire, le Gouvernement régional a une nouvelle fois montré son engagement à soutenir les transports en commun en augmentant la dotation annuelle du Groupe TEC de 7 millions structurels, alors que pour le reste des secteurs budgétaires, la tendance est à la baisse ou au maintien des allocations existantes.

Le maintien de l'offre actuelle en kilomètres est assuré. Je pense qu'à nombre de kilomètres égal, l'offre de transport peut être améliorée. C'est mon souhait dans le cadre du prochain contrat de service public.

Une première étape est l'introduction d'une méthodologie commune de définition de l'offre au sein du Groupe TEC. Actuellement, il n'existe pas de méthodologie commune de définition de l'offre qui permette d'analyser de manière objective, avec des critères communs, les évolutions de l'offre de transport. Cette méthodologie devrait permettre une analyse plus transparente de l'offre.

En outre, une deuxième étape devrait être franchie puisque le Groupe TEC aura pour mission d'élaborer une vision à moyen terme de son réseau. Ceci permettra notamment la définition d'axes structurants du réseau, ceux-ci étant caractérisés par de meilleures fréquences et vitesses commerciales. Le groupe TEC pourra ainsi, petit à petit, faire évoluer son réseau en fonction de cette vision.

Dans l'analyse de l'évolution du réseau rendue possible par la méthodologie de définition de l'offre, il va de soi que l'intermodalité est un critère extrêmement important. Le Groupe TEC devra donc s'engager dans le développement de complémentarités entre son réseau et les autres

alternatives à l'autosolisme, notamment la mobilité douce dont votre question est l'objet.

Le tram à Liège est aussi une de mes priorités. Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour atteindre cet objectif.

Quant à la question de la poursuite des efforts de sécurité dans les transports en commun, je me suis assuré que les budgets actuels permettent de continuer les actions enclenchées dans le plan Securitec.

En matière ferroviaire, nous y sommes venus en long et en large également en début d'après-midi. Les projets prioritaires qui font l'objet d'un préfinancement restent à l'ordre du jour, à savoir la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, le P+R de Louvain-la-Neuve et la future gare de Gosselies.

Je vous renvoie pour le reste à l'ensemble de ce débat «rail».

J'en viens maintenant au plan régional «vélo». Une première version du plan «Wallonie cyclable» a été approuvée par le Gouvernement wallon le 1er décembre 2010. J'ai déjà eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises ici. Cette année 2011 a notamment été consacrée à la mise en place d'une commission régionale et au lancement d'une série de projets clés dont celui des communes-pilotes «Wallonie cyclable». Une première évaluation de ce plan devrait être présentée au gouvernement début de l'année 2012.

En ce qui concerne le RAVeL, le plan «Wallonie cyclable» prévoit l'élaboration du schéma directeur régional d'itinéraires cyclables qui vise effectivement à assurer la continuité des tronçons RAVeL actuels. Le projet de schéma est élaboré et je souhaite le présenter conjointement avec mon collègue en charge des travaux au gouvernement d'ici la fin de cette année.

Vous évoquez la question des moyens d'investissements en matière de la mobilité cyclo-piétonne. Je partage votre analyse sur la nécessité, à moyen terme, de les augmenter significativement. À court terme, la priorité est plutôt mise dans le développement d'outils performants et la formation de personnel compétents pour mener des politiques efficaces.

Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de favoriser les modes de déplacements groupés. J'ajouterai qu'il est également nécessaire de limiter les déplacements inutiles et de favoriser une mobilité des courtes distances. Je voudrais signaler que cela n'a rien à voir avec le type d'énergie utilisé par les véhicules et leur caractère propre. Si les véhicules propres, comme les véhicules électriques, constituent un enjeu économique certain, une voie d'avenir en matière énergétique et une opportunité d'améliorer la qualité de l'environnement urbain, il convient de le recadrer dans une politique globale de la mobilité axée aussi sur la réduction de la demande de transports.

En effet, la voiture électrique, chère à l'achat mais potentiellement très bon marché à l'usage, présente un risque d'aggravation de la mobilité en incitant les usagers à rouler encore davantage et sans diminuer l'autosolisme. Le facteur «prix» est, en effet, un élément déterminant des choix de mobilité.

Il faut effectivement une réforme de la fiscalité routière qui intègre davantage les enjeux environnementaux et les coûts externes du transport. Cette réflexion est en cours, conformément à la DPR. Cette réflexion sera menée en concertation avec les autres régions du pays.

Voilà, Monsieur le Député, Madame la Présidente, pour un sujet très large qui touche à plusieurs dossiers ou plusieurs morceaux qui suivent leur cours à des rythmes variables.

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

M. Stoffels (PS). – Je prends acte de l'ensemble des éléments de réponse que le ministre vient de me donner.

Je souhaite tout simplement réagir par rapport à deux ou trois aspects qui correspondent plutôt à des choses particulières, à savoir qu'il est vrai que les PCM ne peuvent pas freiner ni suspendre la mise sur pied du SDER ou encore d'un plan Air-Climat. Mais d'un autre côté, il me semble opportun que les politiques en matière de mobilité durable, comme en matière de planification d'espaces, soient concertées entre le niveau régional et le niveau local dans une espèce de véritable partenariat — ce qui nécessite un dialogue entre les deux niveaux.

Deuxièmement, en ce qui concerne le troisième réseau des voiries lentes, donc le réseau RAVeL et le RAVeL utilitaire, une politique a été mise en place. Il me semble tout à fait évident que nous ayons besoin d'accélérer la politique de création de réseaux RAVeL pour éviter justement les difficultés qui peuvent être engendrées si, au lieu de pratiquer le vélo, l'utilisateur risque d'opter pour d'autres modes de déplacement.

Troisième remarque, je peux éventuellement partager vos réflexions en ce qui concerne l'électromobilité par rapport au centre urbain où la circulation est déjà dense. Il n'y a pas que le mode de propulsion, mais aussi le nombre de véhicules qu'il va falloir tenir à l'œil. La réflexion est sûrement différente, qu'il s'agisse d'un milieu urbain ou semi-urbain ou d'un milieu rural où la problématique de la densité de circulation ne se pose pas dans les mêmes termes qu'à Liège, Charleroi ou Namur, par exemple.

Mme la Présidente. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTUDE DU CENTRE DE RECHERCHES « LEPUR » SUR LA VOIE D'EAU WALLONNE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'étude du Centre de Recherches « Lepur » sur la voie d'eau wallonne ».

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

M. Crucke (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voulais vous interroger concernant le rapport du centre de recherche de l'Université de Liège concernant les voies d'eau.

L'étude a été réalisée, elle résume les investissements susceptibles d'être réalisés en Wallonie pour favoriser la voie d'eau.

À la demande de qui cette étude a-t-elle été initiée ? Provient-elle de l'administration, de votre cabinet, de la Région wallonne ? Est-ce une initiative de l'université ? Si cela vient de la région, quel en est le coût, quel en est le contenu et quelle en est la lecture du ministre ?

Quelles sont les conclusions et les recommandations que l'on peut y trouver ? Peut-on déjà parler d'une programmation au vu de l'importance des moyens financiers qui seraient consacrés ? Existe-t-il une vue globale sur l'investissement ? Peut-on travailler avec la voie d'eau comme on a travaillé le chemin de fer ?

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

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

Je dois tout d'abord vous préciser que cette étude a été réalisée à la demande du Gouvernement wallon sous la direction de la Ministre-Présidence, avec un suivi actif de mon cabinet ; elle a été confiée à la Conférence permanente du développement territorial (CPDT), dont le Lepur est un des membres. Le coût de réalisation de cette étude est de 95 220 euros, entièrement pris en charge par le budget « expertise » de la CPDT. Elle fût sollicitée en décembre 2011 et a été réalisée en 4 mois, entre mars et juillet 2011.

Le travail a porté sur deux volets.

Le premier volet consiste en un cadastre des sites portuaires existants (140), qui ont été analysés minutieusement en fonction de leurs caractéristiques de localisation, surface, occupation, infrastructures et activité « fret ». Une base de données a ainsi pu être constituée et mise à disposition des différents services du SPW.

Le deuxième volet consiste en l'identification de l'ensemble des terrains mouillés qui pourraient faire l'objet d'un développement portuaire. Cette partie de l'étude porte sur les 440 kilomètres de voies navigables wallonnes ; elle a permis d'identifier un potentiel de 62 sites, totalisant une superficie de 2 538 hectares. Parmi ces 62 sites, 38 sont considérés comme disponibles à court ou moyen terme (5 à 10 ans), 24 à moyen ou long terme (plus de 10 ans) en raison de la présence d'entreprises en activité sur ces sites.

Il ressort de l'étude que la voie d'eau présente un potentiel de développement important en Wallonie et que les sites portuaires actuels sont globalement bien équipés. Le potentiel identifié dans le cadre de l'étude devrait permettre de faire face à un accroissement attendu de ce secteur.

Il importe toutefois de gérer ce potentiel de manière proactive, de manière à éviter que des sites présentant un grand intérêt ne fassent l'objet de spéculation ou de réaffectation pénalisante pour le transport fluvial, par exemple, l'implantation sur ces sites jouissant d'une bonne accessibilité fluviale d'activités non liées au secteur fluvial. Enfin, le patrimoine existant pourrait être mieux exploité, si les conditions d'octroi des concessions par les Ports Autonomes étaient plus strictes, de manière à éviter le développement de sites « dormants ».

Soulignons que l'étude confiée à la CPDT est strictement territoriale. Il s'agit d'identifier un ensemble relativement large de sites potentiels sur base de critères relevant de l'aménagement du territoire : statut des terrains au Plan de secteur, proximité des infrastructures routières, contraintes environnementales, proximité de zones d'habitat. Elle n'a pas pour objet de faire une analyse coûts/bénéfices d'un équipement de ces sites. Ce travail devra être réalisé une fois que le gouvernement aura établi ses priorités en matière d'investissements, sur base d'approches complémentaires qui portaient sur les aspects techniques (infrastructures ou difficultés techniques) ainsi que commerciaux (analyse de la demande) de l'offre portuaire.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. C'est une vue qui manifestement recèle un certain intérêt lorsqu'on entend les conclusions que vous en tirez. Cette étude doit encore être analysée par le gouvernement. Peut-elle être communiquée ? Mon chef de groupe se plaignait, tout à l'heure, auprès du Ministre-Président et lui demandait de rappeler à l'ordre ses ministres pour que les rapports soient communiqués au Parlement wallon. J'aimerais prendre connaissance de ce document. On sent bien qu'on parviendra à un maillage.

Je vous ai dit, tout à l'heure, toute la satisfaction de pouvoir prendre connaissance d'études sur les chemins de fer. Si on peut faire la même chose sur la voie d'eau, ce serait bien. Si on pouvait également communiquer le document au parlement, voire le présenter un jour, j'y serais très favorable. Je ne peux que faire appel à la présidence à ce niveau.

Mme la Présidente. – J'allais justement me joindre personnellement, en tant que membre de la commission, à votre demande Monsieur Crucke, car moi aussi je suis intéressée par l'étude. Vous nous avez mis l'eau à la bouche, Monsieur le Ministre. Le document pourrait nous être présenté en commission. M. le Ministre pourrait peut-être nous dire si c'est possible.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EXTENSION DU PARC ÉOLIEN DE BOUSSU-EN-FAGNE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'extension du parc éolien de Boussu-en-Fagne ».

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

M. Maene (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, il y a quelques mois, j'avais déjà posé une question sur ce dossier, notamment sur les pratiques quelque peu particulières du promoteur du projet. Aujourd'hui, je souhaitais vous demander où nous en étions, puisqu'une enquête publique a été réalisée et un dossier a été transmis au fonctionnaire-délégué qui a refusé l'extension de ce parc.

Je voulais vous demander ce que vous alliez faire, mais j'ai eu la réponse puisque, aujourd'hui, dans *Vers l'Avenir*, nous avions droit à une demi-page relatant votre position dans ce dossier. Il y est dit que vous avez suivi l'ensemble des avis exprimés jusqu'à présent. Ceci devient donc une non-question. J'ignore s'il y aura des choses à ajouter à ce que j'ai pu lire.

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

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

Le projet éolien devant s'implanter sur le territoire de la Commune de Couvin vise l'ajout de trois éoliennes au « parc » existant qui lui-même en comporte une. Ce projet a effectivement fait l'objet d'un refus de permis unique de la part des fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance en date du 14 juin dernier.

Donnant suite à ce refus, le demandeur a introduit un recours contre cette décision. Son recours a été réceptionné par l'administration de l'environnement en date du 8 juillet 2011.

Sur cette base, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours m'ont transmis leur rapport de synthèse à la mi-octobre. Ce rapport comportait un avis défavorable s'appuyant sur les éléments que l'honorable membre a mis en évidence.

Ce rapport a été analysé par mon cabinet, ma décision devait être notifiée au plus tard ce 14 novembre. Les éléments défavorables relevés dans ce rapport de synthèse ont été mis en balance avec l'objectif régional de développement de l'éolien en Wallonie. De cette analyse, il a été décidé de refuser pour différentes raisons et ce malgré les intérêts que celui-ci présente notamment au niveau de la participation citoyenne mise en œuvre. Diverses instances ont remis un avis négatif, il s'agit de la CRAT, le CWEDD, le DNF, la DGO4 ainsi que la DGO3.

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

M. Maene (PS). – Je remercie M. le Ministre, tout en sachant que l'ASBL EVE, qui portait ce projet, sera déçue. On n'y peut rien.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NOYAUX D'HABITAT »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les noyaux d'habitat ».

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

M. Maene (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, conformément à la DPE, le Gouvernement wallon souhaite définir les noyaux d'habitat des communes. Il y a beaucoup d'échos plutôt inquiets au niveau des communes par rapport à ce travail qui est sollicité. Je viens d'une zone rurale, j'ai beaucoup de coups de téléphone de bourgmestres, toutes tendances confondues, me demandant à quoi cela sert et comment utiliser cela.

Doivent-ils toucher à leur capacité de développer l'habitat ou pas ? Cette question reste entière pour les communes, d'autant qu'avec la crise économique, un des seuls créneaux de développement encore possible dans certains coins ruraux, c'est l'habitat.

Certains se demandent si on va encore laisser aux communes la possibilité de développer des politiques d'habitat correctes qui permettent un développement.

Autre élément qu'il ne faut pas exclure, c'est que depuis quelques années, on assiste à un retour ou un maintien de certaines populations dans leurs régions. Jusqu'il y a dix ans, on voyait des pans entiers de la population active partir vers les villes. Aujourd'hui, les gens restent. Je le vois dans les communes autour de moi. Les gens restent et investissent dans un habitat de qualité qu'on trouverait difficilement dans les grandes villes. Je parle au niveau environnemental, mais aussi au niveau du coût.

Y aurait-il moyen de rassurer les communes ? Peut-être en se donnant un peu plus de temps pour refaire passer des informations au niveau de l'ensemble des administrations communales ? Vers quoi pourrions-nous aller à court terme, dès lors que ces noyaux d'habitat seront définis ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci Madame la Présidente, merci Monsieur le Député. Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à la démarche de détermination des noyaux d'habitat que le Gouvernement wallon a décidée, à l'initiative du Ministre Nollet et de moi-même, démarche à laquelle l'Union des Villes et Communes de Wallonie a invité les communes à participer activement.

Les noyaux d'habitat sont les parties du territoire urbanisé de la Wallonie qui présentent les meilleurs atouts au niveau de la mobilité, de la mixité des fonctions, de l'accès aux services. Territoires à haut potentiel de développement, ils sont susceptibles d'offrir un cadre de vie agréable et attractif pour nos concitoyens.

Cet outil moderne constitue l'une des réponses au défi de demain, tant du point de vue énergétique, climatique, économique que démographique.

La notion de noyau d'habitat n'est pas nouvelle, elle existait au Code du logement, elle est également évoquée dans le CWATUPE. Les noyaux d'habitat, eux, n'existent pas encore dans les faits.

La méthode mise au point par le gouvernement se veut objective et participative. Elle exige donc une implication des autorités locales et des Commissions consultatives régionales — la CRAT — et locales — les CCATM. Participative, cette approche doit néanmoins être menée à cadence soutenue puisqu'elle se poursuit selon quatre étapes. Comme vous le savez, les communes seront interrogées deux fois : une première fois en début de procédure, donc maintenant, et une seconde fois en fin de procédure, comme il l'est expliqué dans la lettre adressée aux communes.

Nous avons considéré que le délai de 60 jours laissé aux collèges communaux était suffisant pour leur permettre de mener à bien le premier travail demandé et qualifié d'intuitif. Il consiste, en effet, à déterminer non pas les noyaux d'habitat, mais la partie la plus centrale de ceux-ci, que nous avons appelée « les lieux de centralité » — c'est souvent la Grand rue ou la Grand place de la ville ou du village principal.

Si ce travail mérite réflexion, il ne s'avère pas trop lourd : une fiche A4, pas plus, doit être remplie pour chaque « lieu de centralité » défini sur le territoire de la commune et il est recommandé de rester très synthétique.

Plusieurs communes ont déjà transmis leurs propositions à l'administration. La Déclaration de politique régionale wallonne précise que « *Dans la logique d'utilisation parcimonieuse de l'espace et d'aménagement durable du territoire, le gouvernement veut amplifier la politique de reconstruction de « la ville sur la ville », c'est-à-dire le renouveau, le renforcement et la densification des villes et des noyaux urbains et ruraux existants, en les rendant attrayants. Cette démarche s'appuiera sur le concept de noyaux d'habitat tel que défini dans la politique du logement* ».

La politique du logement aura pour objectifs de :

- soutenir les implantations de logements publics dans les noyaux d'habitat. Cette disposition permettra d'assurer aux habitants de ces logements de bénéficier, notamment, d'un accès aisé aux commerces et aux services ;
- soutenir les investissements privés et publics en matière de logement dans les noyaux d'habitat au moyen d'une différenciation des aides. Les aides à l'amélioration de la qualité

de l'habitat seront maintenues pour le bâti existant, y compris hors des noyaux d'habitat.

Au niveau de l'aménagement du territoire, c'est après les travaux d'évaluation du CWATUPE et le SDER, que leur application concrète — notamment en termes de densification — pourra être définie plus précisément. Mais de ce point de vue, je souhaite faire une mise au point par rapport à différentes expressions, notamment de plusieurs parlementaires sur le sujet. À aucun moment, il n'a été envisagé de refuser l'urbanisation ou encore de supprimer des zones urbanisables du Plan de secteur sous le prétexte qu'elles seraient en dehors des noyaux d'habitat. Je tiens à être très clair par rapport à cela : l'objectif n'est pas d'interdire de bâtir dans les zones qui seraient moins bien localisées, mais bien d'encourager la densification des zones les mieux situées. Ce sont des politiques d'encouragement, de réalisation concrète de ces noyaux d'habitat.

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

M. Maene (PS). – Je persiste, je pense qu'il y a lieu de rassurer les communes sur les objectifs et sur la méthodologie. Je plaide pour une pédagogie.

Des collègues m'ont dit : *« Les villages, je les mets tous en noyaux »*. Je trouve que cela ne sert à rien. S'ils le font, je peux aussi comprendre pourquoi ils le font. Ce n'est pas pour rien, il y a des inquiétudes. On est en zone rurale, la ruralité a besoin d'être rassurée, donc cela fait partie de ce malaise qu'on sent pour l'instant.

Je propose simplement, Monsieur le Ministre, qu'on puisse tenir compte de ces difficultés, qu'elles soient présentes chaque fois qu'on pense à la ruralité. En tout cas, en termes de pédagogie, qu'on évite de rendre les choses plus difficiles. Je l'ai déjà dit à titre d'exemple dans une autre commission, quand on traverse le CWATUPE, on va voir beaucoup d'inspecteurs, de contrôleurs, mais on ne va jamais trouver le mot « facilitateur ». Je trouve que, pour les zones rurales, on est vraiment confronté à une difficulté majeure, c'est de devoir porter des dossiers qui se compliquent, de devoir traverser des procédures de plus en plus longues et lourdes. Un exemple dont nous avons parlé est celui du permis de lotir. Je ne parviens pas à en sortir un ; j'ai beau aller pleurer chez le fonctionnaire-délégué, il ne m'a toujours pas donné la solution, ici, sur Namur.

Je dis : « *Attention à tout cela* ». À un moment donné, il faut tenir compte de toutes ces difficultés. Autrement, on va vers un repli ou des guerres larvées avec le monde rural. Je ne pense pas que ce soit utile pour quiconque.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « « OÙ DOIVENT S'INSTALLER LES ENTREPRISES PARA-AGRICOLES ? » »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « « où doivent s'installer les entreprises para-agricoles ? » ».

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

M. Crucke (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vous avais envoyé une question écrite sur le sujet le 17 mai 2010. Nous sommes dans ce qu'on appelle le débat sur l'article 35 du CWATUPE.

Vous m'aviez précisé qu'il y avait controverse sur l'application de cet article. Vous espériez que, dans le cadre de l'évaluation du CWATUPE, une réponse pourrait être apportée.

Peut-on aujourd'hui dire que l'évaluation du CWATUPE a apporté une réponse ? Y a-t-il une direction plus précise qui est prise ? Quelle est-elle ? Quel conseil donnez-vous aux communes et aux investisseurs qui souhaitent installer une entreprise para-agricole dans ce qu'on appelle une zone agricole ?

Y a-t-il une jurisprudence précise qui peut être suivie ou pas aujourd'hui ? En ce qui me concerne, je suis confronté à l'une ou l'autre demande. J'ai, jusqu'à présent, tenté de reporter, mais on est parfois dans des investissements assez importants et assez lourds. On devrait avoir cette ligne de conduite, quitte à ce que, lorsque le CWATUPE aura été modifié, on prenne une direction différente. Il n'y a rien de pire que l'incertitude sur ce type de question.

(M. Stoffels, Doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Comme je vous l'indiquais précédemment, la question que vous posez est sujette à controverse au sein de la doctrine à la suite d'une modification décrétale du 27 novembre 1997.

Je vous ai effectivement précisé mon souhait de voir cette problématique abordée dans le cadre de l'évaluation du Code. Le cahier des charges de l'évaluation prévoit bien l'analyse des dispositifs de planologie dont fait partie le Plan de secteur. Et parmi les objectifs figure un objectif stratégique

«emplois et richesses» qui vise à «contribuer à la création d'emplois et de richesses en développant l'accueil, le service aux entreprises, les filières et réseaux d'entreprises, en encourageant les communes à accueillir des activités économiques, en permettant l'implantation de l'activité économique dans des lieux qui répondent aux besoins, dans des secteurs tels que la logistique, l'agriculture, la construction, le tourisme ».

On est donc bien dans le cadre de l'évaluation.

Cette évaluation est actuellement en cours, et donc ses conclusions ne sont naturellement pas encore disponibles. Il n'y a par conséquent pas particulièrement d'élément neuf depuis votre précédente question. Toutefois, dans l'attente, les éléments auxquels peuvent se référer les autorités appelées à se prononcer sur cette question sont, d'une part, l'exposé des motifs du décret du 27 novembre 1997 qui énumère les activités para-agricoles dans les activités pouvant être accueillies en zone agricole et, d'autre part, la définition que donne l'instruction administrative du 6 décembre 1993 pour laquelle il s'agit d'«*entreprises ayant une activité directement nécessaire et indispensable à l'agriculture*». Voilà les deux références qu'il est possible d'utiliser dans l'état actuel des choses. Je comprends que la situation n'est pas confortable pour l'instant et que l'évaluation nous sera tout à fait utile sur ce point.

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

M. Crucke (MR). – Je prends acte.

QUESTION ORALE DE MME BARZIN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA JURISPRUDENCE RELATIVE À L'APPROBATION DES PÉRIMÈTRES DE REMEMBREMENT URBAIN »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Barzin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la jurisprudence relative à l'approbation des périmètres de remembrement urbain».

La parole est à Mme Barzin pour poser sa question.

Mme Barzin (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le décret du 1er juin 2006 modifiait certains articles du CWATUPE, notamment les articles 4, 111 et 127, et introduisait le concept de « périmètre de remembrement urbain ».

Dans l'article 127, §1, on reprend la définition de ce périmètre. On précise également que le périmètre doit être adopté par le gouvernement, d'initiative ou sur proposition de la commune ou du fonctionnaire-délégué. Sauf lorsqu'il propose le périmètre, le conseil communal doit remettre son avis. Si celui-ci est défavorable, le périmètre ne peut être adopté.

L'arrêt du Conseil d'État du 3 juin 2010 pose question par rapport à ces dispositions concernant les périmètres de remembrement urbain. En effet, cet arrêt stipule que le ministre seul est incompétent pour adopter un PRU car il s'agit d'un acte règlementaire. Le PRU doit donc être adopté par le Gouvernement wallon dans son ensemble, ce qui occasionne certains retards dans les traitements de dossiers.

En février dernier, je vous avais interrogé en ce qui concerne le périmètre de remembrement urbain relatif au futur palais de justice de Namur. Vous étiez revenu, à ce moment-là, sur cet arrêt du Conseil d'État. Vous aviez trouvé une solution par rapport au dossier en question. Vous disiez alors que vous réfléchissiez avec M. le Ministre-Président à la question de la délégation de cette procédure, l'objectif étant d'assurer un suivi plus rapide des projets de périmètres de remembrement urbain en cours d'instruction.

Je souhaiterais savoir où en est cette réflexion, quelques mois plus tard. Des solutions ont-elles été proposées ?

Les procédures de PRU à l'instruction sont-elles toujours différées ? Quel est le délai d'attente actuellement ?

Combien de dossiers de PRU sont actuellement à l'examen ? Quand peut-on espérer obtenir une décision du gouvernement par rapport à cette procédure ?

Par ailleurs, je souhaiterais savoir combien de PRU ont été introduits auprès du gouvernement pour approbation depuis l'entrée en vigueur du décret. Combien ont été approuvés ?

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – En février dernier, je répondais à l'une de vos questions relative à un périmètre de remembrement urbain de Namur. J'avais mentionné que l'approbation des PRU pouvait être momentanément différée dans l'attente d'une évaluation des délégations du gouvernement, qui est un processus plus large qui

ne concerne pas que les PRU. Je vous confirme que cette question n'a pas encore été tranchée par le Gouvernement.

Vous souhaitez avoir un bilan des procédures de remembrement urbain aux différents stades de leur évolution. Je peux donc vous dire que six périmètres de remembrement urbain ont été, à ce jour, approuvés; six autres sont en cours d'approbation. Enfin, j'ai connaissance d'au moins 10 périmètres en cours d'élaboration, mais qui ne m'ont pas encore été transmis. L'examen de ces données montre que l'utilisation de ce nouvel outil a été amorcée.

Je suis très attentif aux conditions et circonstances de mise en œuvre de cette procédure. J'ai demandé aux services de mon administration de m'en tenir informé dès leur genèse.

Nous pourrons certainement reparler de ce dossier dans les prochaines semaines, d'autant qu'il concerne souvent des projets fort importants. Pour ce qui concerne la délégation, elle n'est pas encore tranchée, mais devra l'être prochainement.

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

Mme Barzin (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et pour les éléments d'information qu'il m'a transmis. Ma question datait déjà de février et concernait un dossier particulier. On est maintenant à la mi-novembre, je suis un peu inquiète de voir que le gouvernement n'a pas encore pu trancher cette question-là, parce que cela diffère l'approbation de toute une série de dossiers. Ce sont des dossiers importants qui mériteraient d'être tranchés. J'espère vraiment, comme vous le dites, que le Gouvernement wallon pourra trancher cette question et se mettre d'accord au niveau de la procédure dans les prochaines semaines.

(M. Stoffels, Doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONCLUSIONS DES ATELIERS DU TERRITOIRE ET LES SUITES À Y DONNER »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conclusions des Ateliers du territoire et les suites à y donner ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai déjà eu deux fois l'occasion de vous interroger sur ce vaste chantier de consultation et de participation citoyenne que sont les Ateliers du territoire, notamment en faisant le parallèle avec l'expérience mise en place en Flandre. Ce 28 octobre, j'ai pu assister à une étape importante dans le processus: la présentation d'une synthèse des résultats. Celle-ci s'est déroulée au sein même de ce parlement.

On peut décemment dire que cette opération inédite en Wallonie a remporté un franc succès. Le nombre de personnes qui ont formulé un avis et participé aux Ateliers est important, mais ce qui ressort tout particulièrement des conclusions est l'intérêt de la démarche en termes de sensibilisation et de participation. J'ai été particulièrement surprise parce que tous les intervenants ont salué l'intérêt de la démarche et étaient particulièrement sensibles à cette ouverture.

L'aménagement du territoire est une discipline complexe — on ne le sait que trop bien, ici — et transversale qui nécessite vulgarisation et débats, surtout si on veut s'inspirer de l'avis du plus grand nombre.

De nombreux participants insistent pour crédibiliser l'opération sur le long terme. Il faudra y donner suite. C'est un message récurrent.

Dès lors, M. le Ministre peut-il me préciser les différentes étapes qui suivront ce processus ? Certaines questions seront-elles affinées, comment ces réflexions seront-elles insérées dans la révision du SDER et du CWATUPE ? M. le Ministre planifie-t-il déjà d'autres opérations de sensibilisation ?

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. Merci aussi pour l'intérêt que vous avez témoigné aux Ateliers du territoire, en assistant à leur séance de clôture, ce 28 octobre 2011. Nous avons pu entendre, à cette occasion, d'excellentes interpellations des représentants des 235 citoyens qui ont participé à ces ateliers.

Au total, en prenant en compte les réponses — également très instructives — au questionnaire proposé en ligne, plus de 1 200 personnes ont participé activement aux Ateliers. Une cinquantaine d'associations se sont impliquées dans ce processus participatif, en plus des maisons de l'urbanisme qui ont été les chevilles ouvrières de cette organisation.

La campagne d'information et de sensibilisation a touché un public encore bien plus large. Une campagne de communication incitant les citoyens à consulter les résultats des Ateliers et les fiches de vulgarisation vient d'ailleurs de commencer.

L'ensemble des résultats et des avis est accessible sur le site internet www.lesateliersduterritoire.be.

Pour rappel, la mise en place des Ateliers du territoire visait les objectifs suivants :

- permettre aux « citoyens sensibilisés » de proposer au ministre des orientations relatives à une nouvelle politique d'aménagement du territoire ;
- renforcer le lien entre l'autorité publique et la population ;
- sensibiliser un public le plus large possible aux enjeux du 21e siècle, à leurs conséquences en termes de gestion du territoire et à l'impact des comportements individuels. Par rapport à l'éducation à l'environnement, la sensibilisation en aménagement du territoire n'en est qu'à ses débuts.

Ces objectifs sont largement atteints.

Comme vous le dites bien, les Ateliers ont suscité des attentes importantes, qu'il ne faut pas décevoir.

Lors de la séance de clôture, j'ai déjà eu l'occasion de faire un premier retour sur les résultats des Ateliers, en identifiant :

- les parties de ma politique qui ont été confortées par les réflexions menées dans les Ateliers et qui pouvaient être davantage développées ;
- les volets qui devaient manifestement être approfondis, dont la prise en compte de la ruralité, sur laquelle nous reviendrons tout de suite ;
- des incompréhensions à lever.

De manière plus générale, si les Ateliers du territoire ont produit, comme je l'ai dit, des résultats très intéressants, il s'avère néanmoins nécessaire de les évaluer et d'identifier leurs limites. Comme toute opération de ce type, elle a par exemple touché un public assez averti et majoritairement universitaire. J'entends mener à bien, avec les opérateurs du secteur, un travail de réflexion pour sensibiliser à la matière les milieux qui ont été moins représentés, à savoir les jeunes ou les publics socialement moins favorisés.

Les propositions que je présenterai dans les prochains mois au gouvernement, relatives à l'actualisation du SDER, à la révision du CWATUPE ou encore à la détermination précise des noyaux d'habitat, intégreront les principaux résultats de ces Ateliers.

Ces résultats peuvent également enrichir les débats de cette commission.

Je me dois de rappeler que la sensibilisation constituait un des huit objectifs du SDER de 1999. Cet objectif avait, jusqu'à présent, été peu rencontré. Même s'ils sont maintenant formellement clôturés, les Ateliers du territoire constituent pour moi le début d'un processus.

Chaque fois que j'en ai l'opportunité, je sensibilise et vulgarise au mieux sur les enjeux et les mesures à prendre. La détermination des noyaux d'habitat, la densification ou encore la politique d'implantation en matière d'éoliennes, de carrières, de zones d'activité nécessitent un travail de fond.

La réforme du CWATUPE nécessitera une information en profondeur, préalable à son entrée en vigueur.

À moyen terme, j'épingle également deux rendez-vous cruciaux en matière de sensibilisation et de participation, à savoir l'enquête publique sur la révision du SDER, fin 2012, et le renouvellement des CCATM, début 2013.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je suis assez ravie de la réponse. J'en extrairai une partie en particulier, à savoir que c'est le début d'un processus. M. le Ministre a donné différents éléments et je ne manquerai pas de revenir sur le sujet.

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. HENRY, MINISTRE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ENJEUX DE LA RURALITÉ »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les enjeux de la ruralité ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, lors de la présentation, ce 28 octobre, de la synthèse des résultats des Ateliers du territoire, un enjeu m'est apparu prégnant. M. Maene, qui est absent, mettait d'ailleurs une de ces composantes en évidence, à savoir qu'il a exprimé l'enjeu de la zone rurale et de la ruralité. J'utilise le vocable « ruralité », car il fait à la fois référence aux enjeux liés aux terres agricoles,

à leur culture, à l'élevage mais aussi à la résidence et aux autres activités qui ont lieu en dehors de la zone urbaine dense, dans les zones dites rurales ou semi-rurales. La ruralité est un concept complexe à définir relié, et certainement pas opposé, à l'urbanité.

Les communes dites plus rurales réclament une prise en considération de leur espace qui ne soit pas «en creux», tout comme la FWA le faisait lors de nos auditions par rapport aux terres agricoles. La ruralité est plurielle, elle a besoin de perspectives d'avenir et elle ne peut se définir comme «ce qui reste, une fois les autres activités définies et implantées sur le sol».

Si la ruralité a beaucoup évolué et que, manifestement, lorsque l'on considère des analyses macro, toute la Wallonie est urbanisée au sens des standards internationaux — je n'étonnerai personne, en disant effectivement que c'est un territoire dense, densément peuplé -, il n'en reste pas moins que les communes wallonnes n'ont pas toute la même réalité et que l'on ne peut pas nier que les enjeux se déclinent variablement en Famenne-Ardennes et à Charleroi. L'exposé des différents intervenants lors de la présentation de la synthèse des résultats des Ateliers, ce 28 octobre, était assez éloquent à ce sujet.

On comprend que l'enjeu soit dans la densification des noyaux existants, et que les gros noyaux, à savoir les agglomérations urbaines, focalisent l'attention par le nombre de personnes concernées et les enjeux qu'elles cristallisent. Néanmoins, si la solidarité urbaine et l'urbanité wallonne doivent évoluer, la ruralité le doit aussi.

Je voulais mettre ces deux enjeux en parallèle et vous demander si vous entendez intégrer cet enjeu spécifique. Ces réflexions sont-elles alimentées par les politiques de vos collègues — je pense à vos collègues qui ont en charge la ruralité et les villes. Y a-t-il une transversalité? Des pistes de réflexion sont-elles en cours ?

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. – Il ressort en effet clairement des Ateliers du territoire que l'aménagement du territoire doit expliciter davantage son projet pour la ruralité. Celui-ci doit être mieux identifié et s'inscrire en complémentarité du renforcement des espaces urbains.

Il faudrait, par exemple, davantage souligner que les espaces à plus «haut potentiel de développement» dont j'ai développé le concept dans les «lignes de force de l'aménagement du territoire pour le 21e siècle» sont des espaces aussi bien urbains que ruraux. Il n'y a pas de volonté d'opposition entre le milieu rural et le milieu urbain.

À ce titre, ces centres ruraux doivent bien être confortés, tant au niveau de la résidence que des services ou de l'activité économique. C'est ainsi que mon collègue Jean-Marc Nollet et moi-même avons proposé de définir au moins un noyau d'habitat pour chaque commune, même la plus rurale.

Il est également nécessaire de tenir compte de la spécificité des villages, notamment pour les modalités de densification. Une prochaine recherche de la CPDT portera d'ailleurs sur cet aspect.

La Fondation rurale de Wallonie s'est investie très activement dans l'organisation et la participation aux Ateliers du territoire. À l'issue de son travail de fond, la FRW a produit un avis très instructif. J'y épingle l'argument suivant, que je partage : *«Les atouts des milieux ruraux doivent intervenir dans la solution tout autant que la prise en compte de leurs faiblesses »*. Cet avis, comme celui également très riche du Réseau-Lux, constitue une première base à la réflexion qui doit permettre de développer dans le SDER des enjeux, des objectifs et des mesures appropriées au monde rural.

J'entends bien associer étroitement les acteurs représentant le monde rural à la révision du SDER.

Il s'avère également nécessaire de lever certaines incompréhensions. La densification des noyaux d'habitat ne se fait pas au détriment de l'espace rural. Elle doit au contraire contribuer à mieux desservir certains espaces en services et permettre ainsi la préservation de l'identité des villages un peu trop excentrés. Comme je l'ai dit à votre collègue, le Député Maene, mon objectif n'est pas d'interdire de bâtir dans les zones qui seraient moins bien localisées, mais bien de densifier celles qui sont les mieux situées. Il n'est pas question de provoquer un déménagement massif des personnes habitant en milieu rural vers les centres urbains. Personne ne souhaite un exode rural. Néanmoins, il convient de bien appréhender et anticiper les défis énergétiques et climatiques, notamment pour éviter que le renchérissement du pétrole ne pénalise trop ces zones, et en particulier certains publics plus captifs.

J'entends bien développer ma politique de manière complémentaire et cohérente par rapport à celle de mes collègues. J'ai personnellement participé au colloque «Bassins de Ville — Bassins de vie» organisé à l'initiative de mon collègue, Paul Furlan. J'ai également initié, dès mon entrée en fonction, un cofinancement des parcs naturels, qui sont de la compétence du Ministre Benoit Lutgen.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'épingle peut-être une piste, quand vous dites que

vous pourriez aller vers une interprétation plus rurale des lignes de force. Je pense que c'est une bonne piste.

Les noyaux d'habitats concernent tout le monde et leur densification n'est pas spécifiquement une politique plus urbaine que rurale. Je pense que, dans les lignes de force, beaucoup de choses dépendent de la ruralité. Ce ne serait pas une mauvaise chose d'y travailler sans opposer ruralité et urbanité.

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI DE L'IMPLANTATION DU SIÈGE SOCIAL DE FEDEX EN WALLONIE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Madame de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le suivi de l'implantation du siège social de Fedex en Wallonie ».

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, la société Fedex vient d'inaugurer, au mois d'octobre, un tout nouveau centre de distribution en Brabant flamand, à Machelen. Cette société, arrivée dans notre pays en 1985 et qui emploie plus de 800 personnes, est en constante évolution.

Depuis quelques années, elle cherche à déménager son *headquarter*. Dans la recherche d'un nouveau site, son intérêt s'est vite porté sur La Hulpe. Malheureusement, tant le promoteur que la société ont décidé de retirer ce site parmi leurs sites de prédilection, en raison de la lenteur des démarches administratives.

Il y a un an, en octobre 2010, je vous interrogeais par rapport à ce que l'on allait faire pour essayer de garder cette entreprise en Wallonie.

Vous m'informiez que vous aviez soumis à la société Fedex neuf sites alternatifs à La Hulpe pour l'implantation de leur siège. Seuls six sites avaient finalement été retenus.

Quelle est la situation actuelle ? Un site a-t-il été sélectionné ? Si oui, où en sont les démarches en matière de permis, d'enquête publique *et cætera* ?

A-t-on toujours des contacts, au niveau de la Wallonie, avec Fedex ? Si oui, quels en ont été les résultats ? Si jamais aucun site wallon n'avait été retenu, ce que j'espère ne pas devoir entendre, la société Fedex a-t-elle marqué un intérêt pour une autre région ? La Flandre a-t-elle fait des propositions pour ce site ? Vous comprendrez que, dans la situation économique actuelle, il me semble extrêmement important que ce type d'entreprise puisse s'installer en Wallonie.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je vous confirme qu'en réponse à la demande des sociétés Fedex et Codic, j'ai fait identifier et analyser par mon administration des alternatives de localisation au site de La Hulpe. Au total, neuf sites ont été identifiés par l'administration, en concertation avec l'IBW, Codic et l'AWEx-OFI.

Ils ont fait l'objet d'une présentation à l'entreprise Fedex, au promoteur Codic et à AWEx-OFI en mai 2010, afin que Fedex puisse faire son choix selon ses propres critères. Au final, six sites, accueillis positivement par Fedex, satisfaisaient aux critères d'affectation, de superficie et de sécurité juridique.

Des tout derniers contacts de mon cabinet avec Fedex, il ressort que, pour ses employés situés à Bruxelles, Fedex a récemment signé un contrat de location de bureaux à Bruxelles, dans un immeuble proche de ses bureaux actuels. Pour ses employés situés à Melsbroek, Fedex examine encore les possibilités d'implantation.

Lors de chaque contact, mes services ont fait savoir à Fedex qu'ils étaient disponibles pour poursuivre le travail d'accompagnement urbanistique en matière d'implantation, étant entendu que l'accompagnement économique, lui, relève de l'AWEx et des compétences de mon collègue Jean-Claude Marcourt.

J'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir pour orienter la société Fedex vers un investissement en Wallonie ; en démontrant qu'il y a du terrain disponible dans notre région, répondant à des critères stricts de localisation tels que définis par le demandeur. Au delà, évidemment, c'est une décision qui est du ressort de la société.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Je n'ai pas très bien compris. Ils cherchent toujours à s'implanter mais la balle est dans leur camp. A-t-on

été assez proactifs ? Je n'ai pas entendu que le Gouvernement wallon avait été proactif pour qu'ils viennent en Wallonie. Vous dites que, s'ils ont besoin d'aide au niveau administratif, nous gardons le contact et nous sommes à leur disposition. Puisque six sites avaient été retenus, j'aurais espéré que vous soyez plus proactif pour suivre la question d'un emménagement futur au travers de négociations beaucoup plus serrée. Je suis un peu déçue que vous me répondiez : « *Oui, voilà, ils ont loué à Bruxelles et, pour le reste, on attend* ».

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

Mme la Présidente. – 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 des sols ».

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

M. Stoffels (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, l'assainissement, la dépollution et l'érosion sont les principaux enjeux de la gestion des sols.

L'Union européenne estime que l'initiative intitulée « les aspects économiques de la dégradation des sols » permettra de mieux appréhender le coût global de cette dégradation. Elle s'implique donc activement dans ce projet.

Avez-vous été contacté à cet égard par l'Union européenne ? Existe-t-il, au niveau wallon, une stratégie convergente avec ce qui est mis en place par l'Union européenne ? D'une manière générale, quel est « l'état de santé » des sols wallons ? Quels sont les défis majeurs ? Quels sont les moyens nécessaires pour y faire face ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – En effet, la gestion des sols revêt non seulement la problématique de la pollution des sols mais également d'autres formes de dégradations, d'ailleurs listées dans la Stratégie européenne pour la protection des sols et reprises dans le projet de directive-cadre sur la protection des sols, à savoir :

- l'érosion par l'eau ou par le vent ;
- la perte en matière organique ;
- la compaction ;
- la salinisation ;
- les glissements de terrain ;
- l'acidification.

De plus, la perte de biodiversité des sols ainsi que l'imperméabilisation des surfaces sont également pointées comme des processus limitant les diverses fonctions que peuvent assurer les sols. Le principal enjeu de la gestion des sols est donc de prévenir ces formes de dégradation et d'y remédier, de manière intégrée et dans une approche durable.

Par ailleurs, et comme vous le mentionnez très justement, la Commission européenne s'est ralliée aux Nations-Unies pour lancer une initiative sur « Les aspects économiques de la dégradation des sols ».

Cette étude a pour objectif de conscientiser l'ensemble de la société au problème de la dégradation des sols et d'aider les décideurs des pays politiques concernés (tant dans les pays en voie de développement que dans les pays développés), à mettre en œuvre des stratégies efficaces pour le régler.

Cela n'empêche bien sûr pas le développement d'une stratégie wallonne, qui s'articule en réalité sur différentes bases légales : le décret sols, les décrets déchets, les conditionnalités agricoles, le Code de l'environnement, le Code forestier, *et cætera*, mais dans un souci d'intégration permanent.

Concernant le problème de la pollution, l'état actuel des connaissances identifie plus de 100 000 parcelles potentiellement polluées. Près de la moitié des surfaces cultivées peuvent être considérées comme actuellement vulnérables à l'érosion et la même proportion possède un taux de matières organiques préoccupant. La compaction, plus difficile à évaluer, fait l'objet d'une étude toujours en cours au sein de mon administration, mais les premiers résultats tendent à montrer que les niveaux de risques sont relativement élevés sur une part importante du territoire wallon — de l'ordre de 60 % -, tandis que la salinisation est, comme on pouvait s'en douter, un phénomène négligeable en Wallonie. Par contre, l'acidification des sols constitue un enjeu important en forêt — environ 75 % de la surface présente des niveaux d'acidité élevés — et les glissements de terrain, bien que fortement localisés, induisent des conséquences non négligeables en termes de destruction d'habitats, tant humains que naturels.

Les défis majeurs sont donc nombreux, et les moyens pour y faire face devraient pouvoir être adaptés en conséquence, non seulement du point de vue des états des lieux et du suivi de la qualité des sols — mise en place d'un référentiel et d'un *monitoring* régulier -, mais également du point de vue de l'amélioration coordonnée des bases légales et des programmes d'action à mettre en œuvre, ainsi que des instruments financiers pour favoriser ou décourager certains modes de gestion des sols.

Une telle stratégie doit bien évidemment impliquer les différents décideurs concernés dont mon collègue Benoît Lutgen, en charge de l'agriculture.

La réponse, vous le voyez, Monsieur le Député, est plus longue que votre question mais je pense que les enjeux sont en tout cas importants, voire même préoccupants. Enfin, c'est un dossier sur lequel il faut rester attentif et impliqué sur l'ensemble de ses aspects.

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

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, à vous entendre, je retournerai ce soir chez moi et je discuterai avec mon épouse pour savoir si je ne vais pas émigrer vers un autre lieu où il sera plus facile de vivre.

Plus sérieusement, d'après la réponse que vous venez de me donner, il ressort quand même une problématique assez particulière dont, finalement, l'ampleur risque d'être comparable à la problématique de l'assainissement des eaux.

Il me semble que nous n'avons pas encore terminé toutes les tâches en matière d'assainissement des masses d'eau, mais on ne devra pas attendre d'avoir terminé ces tâches avant de nous atteler à la tâche suivante qui risque probablement de demander autant d'efforts de la part de la région que la première thématique.

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

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les emballages ».

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

M. Stoffels (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, les emballages constituent une part importante des déchets résiduels, c'est-à-dire non recyclés et non collectés sélectivement, des poubelles wallonnes. Une étude récemment publiée dans *Test-Achats* nous indiquait qu'un citoyen européen générait 460 kilos de déchets en 1995 et en produira environ 680 en 2020. Voilà un bel effort en matière de réduction de déchets générés par les emballages qui augmentent facilement de 50 % les quantités produites.

La DPR prévoit plusieurs initiatives en matière de lutte contre le suremballage. Qu'a-t-on mis en œuvre depuis le début de la législature en la matière ? Quels sont vos objectifs pour la fin des deux prochaines années ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La lutte contre le suremballage est un axe important de la politique régionale. Plus concrètement, l'accord de coopération interrégional sur la prévention et la gestion des déchets d'emballages oblige les responsables d'emballages à introduire, tous les trois ans, un plan de prévention portant sur les emballages.

Ce plan de prévention doit contenir les mesures que le responsable d'emballages compte mettre en œuvre, pour les trois années à venir afin de diminuer les quantités de déchets d'emballages dont il est responsable et afin de diminuer leur nocivité sur l'environnement. La réutilisation des emballages est également un point clé des plans de prévention.

Ces plans de prévention des producteurs sont construits autour de divers axes. Ils doivent apporter des preuves d'amélioration chiffrées en matière :

- d'augmentation de la quantité d'emballages recyclables par rapport à la quantité d'emballages non recyclables ;
- d'augmentation de la quantité d'emballages réutilisables par rapport à la quantité d'emballages perdus ;
- d'amélioration des qualités et caractéristiques physiques de l'emballage soit, pour que celui-ci résiste à différents mouvements et circulations dans des conditions normales d'utilisation soit, afin de le recycler ;
- d'amélioration des caractéristiques physiques et de la composition chimique de l'emballage en vue de diminuer le caractère nocif des matériaux qu'il contient et de diminuer l'influence sur l'environnement lors de la gestion des déchets d'emballages ;
- la diminution de la quantité d'emballages perdus.

Le plan de prévention en cours porte sur les années 2010 à 2013. Le prochain plan de prévention devra être introduit pour le 30 juin 2013. C'est là l'échéance de mise à jour de ce plan de prévention, ce qui est évidemment un outil clé pour lutter contre le suremballage.

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

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour la réponse qu'il a donnée. Je me pose

des questions par rapport à l'efficacité de toute une série de stratégies et de politiques que nous mettons en place pour sensibiliser et pour informer le public et le consommateur en particulier.

D'un autre côté, et je ne peux pas faire de reproches aux consommateurs s'ils n'ont pas d'alternative au fait d'acheter le produit avec l'emballage, il va falloir très probablement doubler la campagne d'information et de sensibilisation qui s'adresse aux consommateurs par une politique obligeant quelque part les commerces à être également plus conscients de la nécessité de réduire le nombre et l'importance des emballages.

QUESTION ORALE DE M. DESGAIN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ENQUÊTES PUBLIQUES SUR LES PLANS DE GESTION DES MASSES D'EAU WALLONNES »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desgain à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les enquêtes publiques sur les plans de gestion des masses d'eau wallonnes ».

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

M. Desgain (Écolo). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, le livre du Code de l'environnement relatif à l'eau a été récemment adapté par notre parlement, afin de transposer correctement la directive européenne cadre sur l'eau, et ce, pour répondre aux remarques et observations de l'Union européenne. Ce vote ouvre enfin la porte à la relance de la procédure d'adoption des plans de gestion des masses d'eau wallonnes, avec comme objectif d'atteindre le bon état pour 2015.

À ce propos, M. le Ministre peut-il me donner un calendrier indicatif de l'adoption des plans de gestion des masses d'eau ?

M. le Ministre peut-il également m'indiquer les étapes de consultation de la population qui sont prévues ? Des mesures particulières sont-elles prévues afin de favoriser cette participation et de faire émerger des propositions et suggestions intéressantes de la part d'acteurs, ou de citoyens connaissant particulièrement bien leur terrain local ?

M. le Ministre peut-il aussi me faire savoir comment les résultats de la consultation du public, organisée en 2008 sous le titre « *Tous citoyens de l'eau ! Marquez de votre empreinte la gestion de l'eau en Wallonie !* », pourront être pris en compte dans la future procédure de consultation ?

En effet, cette consultation avait suscité 23 404 avis et réactions, et il serait heureux qu'il en soit tenu compte dans le cadre des procédures de consultation futures sur les plans de gestion des masses d'eau.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Le calendrier indicatif d'approbation des plans de gestion est le suivant :

- premier semestre 2012, enquête publique ;
- second semestre 2012, approbation des plans de gestion des quatre districts hydrographiques.

Les décrets et arrêtés du Gouvernement wallon sont prévus dans le même calendrier.

Les modalités de l'enquête publique associeront l'administration de la région, les communes, les contrats de rivières et s'appuieront sur les prescrits du Code de l'eau et sur les outils de diffusion *via* internet et l'organisation de conférence débat. L'ensemble des acteurs du secteur de l'eau et les usagers de la ressource seront associés.

Pour ce qui concerne la prise en compte des résultats de la consultation partielle organisée en 2008 sur un catalogue de mesures en relation avec la politique de l'eau, les résultats seront intégrés dans le plan de gestion dans le chapitre spécifique dédié aux consultations du public conformément aux prescrits du Code de l'eau.

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

M. Desgain (Écolo). – Merci, Monsieur le Ministre. Voilà une réponse que me rassure quant à la procédure de l'enquête publique. J'entends bien qu'une concertation assez large sera faite. On pourra aussi utiliser internet, il y aura également des conférences.

Je me réjouis du fait que la procédure puisse effectivement intégrer les résultats de l'enquête qui avait été réalisée en 2008. Je sais que certains acteurs du secteur associatif avaient des inquiétudes par rapport à cela, votre réponse sera en mesure de les rassurer.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ,
SUR
« LA DISTRIBUTION OBLIGATOIRE DE SACS POUBELLES PAR LES COMMUNES WALLONNES ET L'IMPACT SUR LE COÛT-VÉRITÉ »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la distribution obligatoire de sacs poubelles par les communes wallonnes et l'impact sur le coût-vérité ».

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis plusieurs années, toutes les communes wallonnes sont dans l'obligation d'établir annuellement le coût-vérité de leur politique de gestion des déchets et de la communiquer au gouvernement.

Afin de bénéficier des subventions de la Région wallonne en matière de prévention et de gestion des déchets, les communes ont été mises dans l'obligation de mettre en place une taxe équivalente au minimum à 70% du coût-vérité. Avec l'arrêté du Gouvernement wallon relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents du 5 mars 2008, ce taux augmente annuellement de 5% en vu d'atteindre 100% en 2013.

En outre, et c'est ici que se situe l'objet de la question, les communes ont été appelées à mettre en œuvre un service minimum dans la collecte des déchets.

Ainsi, l'article 3, §2, point 4 de cet arrêté stipule que la fourniture d'un nombre déterminé de sacs adaptés à la collecte des ordures ménagères brutes, ou de vignettes — pour les communes qui pratiquent ce système — à apposer sur les sacs destinés à la collecte de ces déchets entre dans les attributions du service minimum. Malheureusement, l'inclusion de la distribution de ces sacs augmente de manière importante les coûts imputés à la commune et, de fait, se répercute sur les citoyens en respect avec les prescriptions du coût-vérité.

Afin d'éviter une situation néfaste pour le citoyen, un arrêté modificatif reportait annuellement cette obligation jusqu'à ce qu'une révision profonde de l'arrêté de 2008 soit mise en œuvre. En avril 2011, le gouvernement avait confirmé le caractère facultatif de la mesure pour l'année en cours.

Or, bien que des réunions entre votre cabinet et les différents acteurs se sont tenues afin de travailler sur une révision en profondeur dudit arrêté, et qu'un accord sur l'obligation facultative de distribuer des sacs prépayés semblait être acquis, cette mesure pourrait s'appliquer dès le 1er janvier 2012 si aucun nouvel arrêté modificatif n'intervient.

En août, l'Union des villes et communes de Wallonie vous a interpellé sur cette problématique et une modification de l'arrêté « coût-vérité » avait été envisagée. La situation n'en reste pas moins préoccupante pour les communes, certaines pouvant être en infraction avec la limite de taxation imposée par l'arrêté — 110% du coût-vérité -, et les répercussions sur le citoyen pouvant être très importantes financièrement. Il est donc indispensable de permettre aux communes de maintenir leur niveau de taxation pour 2012.

Monsieur le Ministre, je voudrais savoir si un arrêté modificatif ou une non-application de la mesure a été envisagé pour 2012. Bien que fort variable en fonction des communes, avez-vous évalué l'impact d'une telle mesure ? La révision de l'arrêté de 2008 tiendra-t-elle compte de la distribution facultative des sacs poubelles ? Une étude sur l'impact réel de la distribution gratuite des sacs était en cours de mise en œuvre. A-t-elle pu être réalisée ? Si oui, quels en sont les résultats ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La mise en œuvre de cette disposition, jugée difficilement applicable par certaines communes, a été en effet postposée jusqu'au 1er janvier 2012.

Une analyse minutieuse des données fournies par les communes pour l'année 2009 permet de dire que 71% des communes appliquaient déjà la disposition. Parmi les 184 communes qui collectaient les ordures ménagères brutes en sac — sac payant, sac pour déchets résiduels et sac pour déchets organiques ou sac et vignette -, 112 octroyaient des sacs prépayés, soit 61%. Parmi les 78 communes qui collectaient les ordures ménagères brutes en conteneur ou en duobac, 73 octroyaient des vidanges et/ou des kilos prépayés, soit 94%. Ce pourcentage élevé peut se justifier par la facilité de gestion de la part prépayée, contrairement à la gestion fastidieuse qui est requise de la part de la commune lors de l'octroi de sacs prépayés.

Par ailleurs, l'analyse multicritères des statistiques des communes réalisée par la société RDC Environment a montré que les performances environnementales des communes distribuant des sacs prépayés sont moins bonnes que celles des communes qui ne le font pas. Une analyse complémentaire de ces résultats a été demandée à la COPIDEC.

Effectivement, une modification de l'AGW du 5 mars 2008 rendant cette disposition définitivement facultative à partir du 1er janvier 2012 pourrait être prise. C'est effectivement dans ce sens que j'ai proposé une modification de l'arrêté au gouvernement. Toutefois, à ce stade, le projet n'a pu obtenir un aval gouvernemental. Mon collègue en charge des travaux publics m'a récemment fait savoir, par courrier, que d'après les informations en provenance de la DGO1, la quantité de dépôts sauvages, et plus particulièrement des ordures ménagères brutes, est nettement supérieure sur les aires autoroutières et de repos de la Province de Brabant wallon, province où la majorité des communes ne s'est pas conformée à l'obligation d'inclure des sacs dans la taxe déchets.

J'ai demandé à mon collègue de me transmettre le rapport de la DGO1 afin d'en prendre connaissance.

La disposition du sac prépayé dont il est question pose la question de son lien complexe avec la prévention et avec les incivilités environnementales, en l'occurrence la question des déchets sauvages.

Sans accord du gouvernement sur cette question, la mesure sera définitivement en vigueur au 1er janvier 2012. Je proposerai au gouvernement de se prononcer définitivement d'ici la fin de ce mois, sur base des différents éléments que je viens d'évoquer.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. L'important est de savoir vers quoi on va et que la décision soit prise. Si vous me dites que, pour la fin du mois, c'est-à-dire dans 15 jours, on aura une réponse.

(Réaction de M. le Ministre Henry)

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NORMES ENVIRONNEMENTALES RELATIVES À L'ÉLEVAGE INTENSIF PORCIN »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les normes environnementales relatives à l'élevage intensif porcin ».

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

M. Crucke (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'étais déjà venu vers vous dans ce domaine, en tout cas le 5 octobre 2010, par rapport à ce qu'on appelle les exploitations industrielles porcines. Vous m'aviez précisé qu'une première difficulté était de définir ce qu'on appelait un élevage intensif puisqu'il n'y a pas de définition précise en la matière.

Vous m'aviez en même temps précisé que votre cabinet avait rédigé un cahier de conditions, cahier-cadre de conditions sectorielles relatives aux porcheries des classes 1 et 2 qui sont soumises au permis d'environnement. Ce cahier devait être soumis à la consultation de la FWA, la FUGEA et d'Inter-Environnement Wallonie.

Je reviens vers vous aujourd'hui pour savoir ce que contenait ce cahier. Quelles sont les conditions sectorielles reprises ?

Qu'a donné la négociation, la concertation avec les interlocuteurs, à la fois la FWA, la FUGEA et Inter-Environnement Wallonie ? Sur quelle base les communes, les exploitants, les riverains peuvent-ils aujourd'hui se fixer pour pouvoir émettre, pour certains un avis, pour d'autres prendre une décision qu'il convient d'adopter aujourd'hui dans la grille de lecture ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Le projet de conditions sectorielles qui encadre les bâtiments d'hébergement de porcins est aujourd'hui finalisé en ce qui concerne les dispositions techniques relatives à la construction, l'exploitation et à la gestion des eaux et des déchets. Comme je vous l'avais déjà signalé le 5 octobre 2010, ce projet est basé sur les meilleures technologies disponibles et contient un ensemble de dispositions visant à une gestion intégrée de l'environnement par l'exploitant d'une porcherie.

Ce projet n'a pas encore été porté à la connaissance des syndicats agricoles car certains points, comme la problématique des épandages ou la possibilité d'orienter l'élevage porcin vers des productions de qualité et plus respectueuses de l'environnement, sont encore en cours de réflexion. En effet, ce dossier de conditions sectorielles est intimement lié avec le programme de gestion durable de l'azote actuellement en révision et en discussion avec la Commission européenne. Une prochaine réunion se tiendra en décembre avec la commission pour fixer de nouvelles orientations.

Par ailleurs, je vous avais annoncé que l'Agence wallonne de l'air et du climat allait lancer une étude pour finaliser une formule de calcul relative aux nuisances olfactives pour une distance

d'implantation des porcheries. Différents acteurs du monde agricole ont participé à ces travaux.

Aujourd'hui, je peux vous informer que le rapport final de cette étude sera présenté fin du mois de novembre au comité d'accompagnement.

La mise en œuvre des conditions sectorielles pour les élevages porcins me parait indubitablement liée aux conclusions de l'étude odeur ainsi que de l'adoption d'un nouveau programme de gestion durable de l'azote. D'ici début 2012, nous devrions pouvoir avancer, tenant compte que ces deux éléments auront effectivement avancé.

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

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. On ne peut pas pousser le bateau plus vite qu'il n'avance. Les problèmes évoqués sont des problèmes sensibles, tant l'azote que les odeurs. Le problème est que les demandeurs n'attendent pas forcément la réponse, donc on est toujours soumis aux mêmes difficultés tant qu'on n'aura pas une règle précise qui aura trouvé un consensus aussi large que possible. On se verra balancer entre les besoins des exploitants d'agrandir pour des raisons parfois économiques bien compréhensibles et des riverains qui, parfois par méconnaissance et parfois par connaissance du dossier, ont certaines craintes.

QUESTION ORALE DE MME BARZIN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 5 MARS 2008 RELATIF À LA GESTION DES DÉCHETS ISSUS DE L'ACTIVITÉ USUELLE DES MÉNAGES ET À LA COUVERTURE DES COÛTS Y AFFÉRENTS »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Barzin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents».

La parole est à Mme Barzin pour poser sa question.

Mme Barzin (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger au sujet de cet arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008, notamment pour une question évoquée par ma collègue il y a quelques minutes.

Je souhaiterais aborder avec vous la question portant sur l'établissement du taux de couverture prévisionnel pour les années 2011 et 2012. Un changement est intervenu dans les formulaires à remplir auprès de l'Office wallon des déchets. Auparavant, sauf erreur de ma part, les exonérations pour des raisons sociales et les taxes restant impayées étaient reprises dans les formulaires établissant le taux de couverture du coût-vérité prévisionnel et réel.

Il en était de même pour la redevance et la taxe pour l'enlèvement de déchets en cas d'abandon ou dépôt non conforme qui était prévue par la circulaire et par l'arrêté lui-même.

Depuis 2011, ces données ne peuvent plus être renseignées dans les tableaux prévisionnels, alors que la circulaire du 1er octobre 2008 prévoyait explicitement leur inscription dans le formulaire.

Pouvez-vous me dire si ces éléments devront être communiqués dans les formulaires établissant les taux réels 2011 et 2012? La question a toute son importance car ces montants viennent impacter négativement le taux de couverture.

Si la réponse est positive, les communes doivent prévoir un taux prévisionnel supérieur pour ne pas se retrouver trop court au niveau de leurs recettes au moment de l'établissement du taux réel qui prendra en considération ces recettes en moins.

Or, et sauf erreur de ma part, les communes n'ont pas eu une communication explicite par rapport à ces changements. Certaines d'entre elles risquent donc de rencontrer des difficultés au moment de l'établissement du taux réel.

Ne pensez-vous pas qu'une meilleure communication aux communes des changements intervenus est nécessaire?

Un autre aspect de la question est de voir si on ne peut pas sortir les éléments liés aux exonérations et aux irrécouvrables du calcul définitivement? Une série de communes prennent des mesures pour des raisons sociales et ici, cela pose une difficulté parce qu'on les fait payer par l'ensemble des contribuables et cela pourrait finalement dissuader certaines communes d'avoir ce type de mesures dans leur règlement.

Enfin, pour en terminer avec les questions, vous avez déjà évoqué à plusieurs reprises l'évaluation du dispositif en cours, vous en avez parlé il y a quelques minutes également en réponse à ma collègue, je voulais savoir où en était plus précisément cette analyse.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Madame la Présidente, Madame la Députée, les réductions pour raisons sociales ont toujours été prises en compte dans le calcul du taux de couverture du coût vérité, aussi bien dans le calcul fait sur base du budget que dans celui effectué sur base des recettes et dépenses réelles.

Au niveau du budget, la commune doit en tenir compte en détaillant les redevables à qui s'adressent les réductions/exonérations et en mentionnant au regard de ceux-ci la taxe finale qui leur est demandée — taxe ordinaire moins réduction -.

Au niveau du réel, le détail de la taxe forfaitaire perçue n'est pas demandé. La commune en tient donc simplement compte dans le montant global de taxe perçu.

En ce qui concerne le montant des irrécouvrables dans le calcul du taux de couverture du coût-vérité budget, le sujet a été évoqué à plusieurs reprises en 2010 dans des réunions de travail qui regroupaient la COPIDEC, l'UVCW, la Fédération des receveurs, les pouvoirs locaux, mon administration et mon cabinet. Au terme de ces consultations, il a été décidé de supprimer les irrécouvrables du formulaire d'encodage compte tenu d'une part du fait que cette rubrique ne faisait pas partie des recettes et dépenses admissibles listées dans l'AGW du 5 mars 2008 et, d'autre part, compte tenu du fait qu'une durée de cinq ans est nécessaire pour imputer définitivement des irrécouvrables à l'exercice concerné.

Au niveau du calcul du coût-vérité réel, ce sont les recettes réellement perçues qui doivent être prises en compte.

Enfin, à propos de la taxe ou redevance pour l'enlèvement de déchets en cas d'abandon ou dépôt non conforme, consécutivement aux réunions de travail déjà citées, il est apparu que ce poste de recette n'était pas compensé par un poste de dépense y relatif. Compte tenu de cet élément et des faibles et rares montants qui étaient mentionnés dans cette rubrique, il a été décidé de la supprimer.

Je partage votre remarque quant à la nécessité de communiquer mieux. Les réunions de travail qui ont eu lieu constituent une avancée dans ce sens.

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

Mme Barzin (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je relirai avec attention la réponse par écrit aussi.

J'entends bien que les éléments de nature sociale sont repris dans le budget et les comptes. Forcément, quand on fait les estimations, on ne les indique pas dans le budget de la commune. Par contre, dans le tableau prévisionnel qui doit être remis à l'Office wallon de déchets, ce n'est pas si clair et il y a quand même une modification par rapport aux éléments qui doivent être intégrés.

En fait, pour l'année prochaine, on doit avoir un taux de 95%. Pour ne pas avoir de difficulté par rapport à cet élément social, on doit arriver à un taux de couverture de 98%, cela me pose quand même difficulté, en plus de la question des irrécouvrables et de la problématique des abandons.

Il serait vraiment intéressant d'examiner cette question, car cela pourrait vraiment inciter toute une série de communes à ne plus avoir ces mesures. Ces mesures sociales, on ne les a pas uniquement dans le cadre de la propreté et de la gestion des déchets. Ce sont des mesures sociales que l'on doit avoir pour les citoyens que l'on estime devoir aider. Ici, je pense que cela va avoir un effet dissuasif, sachant aussi qu'au niveau de dépenses, on est quand même lié aux montants qui nous sont communiqués par les intercommunales qui doivent aussi, forcément, tenir compte de l'indexation des salaires, qui ont une augmentation des coûts de fonctionnement. Finalement, plus les citoyens font des efforts plus ils vont devoir payer parce qu'on n'arrive pas à diminuer les frais de fonctionnement et de personnel.

Par rapport à l'évaluation de ces éléments, il faudrait voir aussi par rapport à l'intégration dans les tableaux des campagnes de prévention et sensibilisation qui, à mon avis, ne sont pas très utiles et la question du service minimum. J'attends avec impatience que le gouvernement tranche cette question.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI DE LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE RELATIVE AUX DÉCHETS »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «le suivi de la transposition de la directive européenne relative aux déchets».

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vous avais déjà interrogé sur la transposition de

cette directive européenne qui devait d'ailleurs être transposée pour décembre 2010. Vous m'aviez répondu que eu égard au profond impact sur la politique wallonne des déchets et à la nécessité de réunir plusieurs acteurs, cela prenait du temps, mais qu'en principe pour la fin cette année, en tout cas pour novembre, cela allait être fait. Je vois qu'on est toujours nulle part. Peut-être allez-vous me donner quelques détails à ce niveau-là ?

Je vois en tout cas que cette transposition n'est toujours pas sortie et je voudrais savoir où vous en êtes. A-t-on avancé dans ce projet de décret qui va bientôt fêter une année de retard ? Je suppose qu'il y a peu de chance que ce soit présenté au parlement avant la fin de cette année. Quelles sont les pierres d'achoppement qui expliquent ce retard ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci Madame la députée pour votre question. La question de votre collègue, M. Di Antonio, posée en séance du 25 octobre dernier, portait sur le même objet. Je risque de me répéter dans ma réponse.

La directive 2008/98/CE relative aux déchets a pour but de fixer un cadre pour la gestion des déchets. Elle établit par conséquent les principes de la politique de l'Union européenne en matière de déchets. Cette directive abroge et remplace des directives plus anciennes, mais contient des principes neufs, ou consacre des principes développés par la Cour de justice de l'Union européenne.

La date de transposition de cette directive était effectivement fixée au 12 décembre 2010. Le Royaume de Belgique, et principalement les trois régions, ont un retard de transposition, et ont fourni à la commission un calendrier d'adoption des textes.

Les nouveautés apportées par la directive elle-même sont ambitieuses et sa mise en œuvre suscite maintes questions. Croyez bien que celle-ci a nécessité et nécessitera encore des arbitrages difficiles. C'est la difficulté liée à ces arbitrages qui a contribué au retard dans l'adoption des textes par rapport au calendrier annoncé. L'adoption en première lecture des textes durant la première quinzaine de juillet a elle-même engendré un nouveau retard en raison de la période de vacances, qui a postposé la tenue de réunions des instances d'avis que je tiens fermement à analyser.

Ces avis reçus sont examinés par mon administration et les textes sont en cours d'adaptation.

L'adoption en deuxième lecture par le gouvernement est donc projetée avant la fin de l'année. Après réception de l'avis du Conseil d'État, ces textes seront adoptés définitivement par le gouvernement, moyennant les éventuelles corrections à apporter, en suite de quoi le projet de décret sera transmis au parlement.

Nous comptons sur une adoption et une publication de ces textes de transposition pour le début 2012.

Étant donné les nouveautés portées par la directive et les questions et inquiétudes qu'elle peut engendrer, l'ambition a été placée dans la volonté de proposer des textes dont l'application sera réaliste et qui emportent l'adhésion du plus grand nombre ; cette adhésion étant indispensable pour atteindre les objectifs visés par la directive. Cet objectif est également partagé par les autres régions dans lesquelles, sans entrer dans le détail, la situation est semblable. Les difficultés liées à cette transposition semblent donc être partagées par tous.

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

Mme de Coster-Bauchau (MR). – J'espère qu'elle sera rapidement transposée puisque je pense que c'est important que l'on puisse réaffirmer les principes qui sous-tendent cette directive tant au niveau des objectifs de recyclage et de réemploi que du principe pollueur-payeur, *et cætera*. Je serai attentive à ce qu'elle arrive début de l'année. Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Mme la Présidente. – Je vous remercie.

Je vous souhaite une bonne soirée.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

- *La séance est levée à 18 heures 50 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Anne Barzin, MR

M. Hugues Bayet, PS

M. Willy Borsus, MR

M. Michel Calozet, Président du CRAEC

Mme Veronica Cremasco, Vice-Présidente

M. Jean-Luc Crucke, MR

Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR

Mme Christine Defraigne, MR

M. Francis Delloye, Attaché à la DGARNE

M. Xavier Desgain, Écolo

M. Carlo Di Antonio, cdH

M. Philippe Dodrimont, MR

M. Philippe Henry, Ministre de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité

M. Jean-Claude Maene, PS

M. Mathieu Nicaise, Bureau d'études Tritel

Mme Florence Reuter, MR

M. Daniel Senesael, PS

Mme Isabelle Simonis, PS

M. Edmund Stoffels, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
AIVE	Association intercommunale pour la protection et la valorisation de l'environnement
ASBL	Association sans but lucratif
AWEx-OFI	Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers — Office for Foreign Investissors
CCATM	Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
COPIDEC	Conférence permanente des intercommunales wallonnes de gestion des déchets
CPDT	Commission permanente du développement territorial
CRAEC	Commission régionale d'avis sur l'exploitation des carrières
CRAT	Commission régionale d'aménagement du territoire
CWATUPE	Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DAR	Décret des autorisations régionales
DGO	Direction générale opérationnelle
DNF	Division Nature & Forêts
DPE	Division de la police de l'environnement
DPR	Déclaration de politique régionale
EASI-WAL	E-Administration et SImplification
EVE	Expérience de vidéo-conférence européenne
FEDER	Fonds européen de développement régional
FRW	Fondation rurale de Wallonie
FWA	Fédération wallonne de l'agriculture
IBW	Association intercommunale pour l'aménagement et l'expansion économique du Brabant wallon
IDEA	Intercommunale de développement économique et de l'aménagement de la région de Mons-Borinage-Centre
OIP	Organisme d'intérêt public
PCM	Plan communal de mobilité
PGDA	Programme de gestion durable de l'azot
PPI	Plan personnalisé d'insertion
PPP	Partenariat public-privé
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
REL	Réseau express liégeois
RER	Réseau express régional
RESA	Relance économique et de simplification administrative
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTT	Réduction du temps de travail

RUE	Rapport urbanistique et environnemental
SDER	Schéma de développement de l'espace régional
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOWAER	Société wallonne des aéroports
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne des transports
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
TGV	train à grande vitesse
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie
UWE	Union wallonne des entreprises
ZAC	Zone d'aménagement commun