C.R.I.C. N° 40 (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 29 novembre 2011

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

**SOMMAIRE**

*Ouverture de la séance*..... 6

*Organisation des travaux*..... 6

*Examen de l'arriéré*

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 6

*Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1ter, annexes 7 à 7ter et 9quinquies)*.....7

*Examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité*..... 7

*Désignation d'un rapporteur*..... 7

*Rappel au règlement*

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, MM. Desgain, Di Antonio..... 7

*Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1ter, annexes 7 à 7ter et 9quinquies)*..... 10

*Examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (Suite)*..... 10

*Exposé de M. le Ministre Henry*

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

*Observations de la Cour des comptes*..... 13

*Exposé de M. Dubois, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes*

Orateurs : Mme la Présidente, M. Dubois, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 13

*Organisation des travaux (Suite)* ..... 14

*Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1ter, annexes 7 à 7ter et 9quinquies)*..... 14

*Examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité*..... 14

*Discussion générale*

Orateurs : M. le Président, MM. Borsus, Dubois, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, MM. Di Antonio, Senesael, Desgain, Dodrimont, Mmes Cremasco, de Coster-Bauchau..... 14

*Organisation des travaux (Suite)*

Orateurs : M. le Président, MM. Senesael, Dodrimont, Di Antonio ..... 29

*Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1ter, annexes 7 à 7ter et 9quinquies)*.....30

*Examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité*.....30

*Discussion générale (Suite)*

Orateurs : M. le Président, Mmes de Coster-Bauchau, Cremasco, MM. Senesael, Di Antonio, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, MM. Borsus, Desgain, Dodrimont .....30

*Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1*ter*, annexes 7 à 7*ter *et 9*quinquies*)*..... 37

*Examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité*..... 37

*Discussion générale (Suite)*

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, Mmes Defraigne, Cremasco, M. Senesael, Mme de Coster-Bauchau, MM. Di Antonio, Desgain, Borsus, Bayet..... 37

*Vote* ..... 57

*Confiance au rapporteur* ..... 57

*Proposition de décret relatif à l'aménagement d'un local vélo dans les immeubles à logements multiples, déposée par MM. Dodrimont, Borsus, Mmes de Coster-Bauchau, Barzin, MM. Binon et Wahl (Doc. 445 (2010-2011) N°1)*..... 57

*Désignation d'un rapporteur*

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 57

*Exposé de M. Dodrimont, co-auteur de la proposition de décret*

Orateurs : M. le Président, M. Dodrimont..... 57

*Discussion générale*

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, Mme Cremasco, M. Di Antonio, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, M. Dodrimont..... 59

*Vote* ..... 62

*Confiance au rapporteur* ..... 62

*Interpellation et questions orales*

*Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût réel du projet de tram à Liège »*

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 62

*Question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans le nouveau contrat de service public de la SRWT »*;

*Question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les améliorations prévues pour les PMR dans le contrat de gestion des TEC »*

Orateurs : M. le Président, MM. Elsen, Mouyard, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 66

*Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'obligation des communes par rapport à l'optimalisation des panneaux photovoltaïques »*

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

*Interpellation de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conséquences de l'arrêt du 18 octobre 2011 sur le décret DAR et les projets y associés »*

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

*Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la nouvelle gare de Mons et le décret DAR »*

Orateurs : Mme la Présidente, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 71

*Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le zoning Orientis-Ghislenghien »*

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 72

*Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la taxation des pesticides en Wallonie »*

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 73

*Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la conférence de Durban »*

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 75

*Question orale de Mme Cassart-Maillieux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la législation afférente aux hydrocarbures»*

Orateurs : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 77

*Liste des intervenants*..... 79

*Abréviations courantes*..... 80

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

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 45 minutes.

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

**M. le Président**. – La séance est ouverte.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

**M. le Président**. – Les questions orales de :

- M. Stoffels sur « les véhicules à carburant alternatif » ;
- M. Stoffels sur « l'émergence d'une architecture innovante dans un cadre réglementaire strict » ;
- Mme Gonzalez Moyano sur « la RN 54 » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont reportées.

Les questions orales de :

- Mme Defraigne sur « le blocage pour le tram » ;
- Mme Cassart-Mailleux sur « les nuisances sonores lors des déchargements de camions de distribution en Wallonie » ;
- Mme Defraigne sur « le permis du Trilogiport » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.
-

Les questions orales de :

- M. Pirlot sur « les problèmes rencontrés par la carrière Edmond » ;
- M. Di Antonio sur « la composition de la délégation wallonne au COP 17 de Durban » ;
- Mme Kapompolé sur « la directive-cadre sur l'eau » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

## EXAMEN DE L'ARRIÉRÉ

**M. le Président**. – J'ai quelques communications à vous faire. Vous vous souvenez que nous avions convenu ensemble d'une date pour une visite du Groupe Delhaize. Je vous avais transmis une invitation. Je voulais vous dire que l'on avait convenu de cette date et que chacun était d'accord, mais lorsqu'il s'agit de passer à l'acte, c'est un peu plus compliqué, même si j'ai eu des excuses. En accord avec le groupe qui faisait venir du matériel et son comité de direction, et il était un peu difficile d'être nombreux, j'ai suggéré d'ajourner la réunion de vendredi, faute de participants. Je reprogrammerai, mais en vous contactant et en vous suggérant deux ou trois dates, fin janvier, début février.

Je le dis à Mme de Coster-Bauchau qui avait annoncé sa venue : la réunion de vendredi avec le Groupe Delhaize est ajournée.

Deuxième élément, j'avais reçu un courrier de l'ISSeP suggérant de visiter cette entreprise bien connue de nos services. Je ferai à nouveau tourner une proposition de dates. Je rappelle que la décision d'aller les rencontrer, nous l'avions prise ensemble.

Il y a une demande dans ce sens-là.

Troisième élément, j'ai reçu un courrier, le 23 novembre, de la Fédération des industries extractives et transformatrices de roches non combustibles. Je vous propose une visite dans le secteur suite à la présentation des rapports d'activités de la CREG. Celle-ci a constaté l'intérêt croissant de l'élément de la commission pour le secteur carrier. Ils s'en réjouissent.

Je voudrais savoir si je mets en oeuvre cette rencontre d'une demi-journée et si des combattants y assisteront. Je fais tourner les agendas.

**M. Borsus** (MR). – Je suggérerais de refixer avec le Groupe Delhaize la date dès que possible. Ce sont des groupes importants. Ils ont déjà beaucoup souffert dans leur relationnel avec la Région wallonne, vous ne l'ignoriez pas et donc, je pense que le parlement doit donner un signe raisonnablement positif et sérieux, cela me paraît opportun.

**M. le Président**. – M. Borsus, ils déplaçaient à Namur du matériel et l'entièreté de leur comité exécutif. Je préfère que nous soyons en nombre, c'est pour cela que j'ai suggéré de l'ajourner pour pouvoir y être plus nombreux.

**M. Borsus** (MR). – C'est exactement ce que je dis, je suggère que l'on refixe dès que possible, que l'on verrouille les agendas, il faut être sérieux

**M. le Président**. – J'entends, mais quand on est dans une commission, qu'on s'accorde sur une date puis que, quand on passe à l'acte, cela ne va plus, cela me met mal à l'aise, pour ne pas dire autre chose.

FEDIEX, je fais tourner une date et ISSeP, je fais tourner une date aussi.

Je vous rappelle, dans nos activités, la commission de jeudi après-midi aussi, sur les ondes électromagnétiques. Il s'agit d'auditions techniques, prévues dans un premier temps. La seconde série d'auditions qui abordera le problème santé-environnement aura lieu le 12 janvier après-midi. Merci de bloquer votre agenda, même si vous n'avez pas reçu l'agenda 2012.

## PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2012 (DOC. 4-III bcd (2011-2012) N°1 À 1*ter*, ANNEXES 7 À 7*ter* ET 9*quinquies*)

## EXAMEN DU PROGRAMME JUSTIFICATIF AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 (Doc. 4-III bcd (2011-2012) N°1 à 1*ter*, annexes 7 à 7*ter* et 9*quinquies*) et l'examen du programme justificatif afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

*Désignation d'un rapporteur*

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

## RAPPEL AU RÈGLEMENT

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

**M. Borsus** (MR). – Désolé mais, très brièvement, nous avons un problème.

Nous avons reçu - et le gouvernement en a pris acte - une note concernant l'ensemble de la procédure budgétaire à appliquer et à retenir. Parmi ces éléments de procédure, sont évoqués l'ensemble des éléments qui doivent être annexés au budget lorsqu'il est adressé aux parlementaires et, bien évidemment, dans les délais adressés aux parlementaires.

Or, il se fait que nous avons reçu, et ce n'est pas anecdotique - ce serait quelques milliers d'euros, je ne vous retiendrais pas sept secondes sur le sujet -, mais nous avons donc reçu ultérieurement, c'est-à-dire extrêmement tardivement et hors délai, les documents qui nous présentent, non seulement le budget de l'ISSeP, mais aussi celui de l'Office wallon des déchets. Je rappelle que la circulaire qui nous a été distribuée, approuvée en Conférence des présidents et actée au gouvernement dans sa page 3/5, «entreprises régionales», cite nommément l'Office wallon des déchets, notamment comme étant un des documents qui doivent nous parvenir dans les délais. Nous sommes donc hors délai pour nos travaux.

Je souhaite être constructif, la Wallonie a besoin de gens constructifs. Est-ce que nous reportons globalement nos travaux pour atteindre le délai prévu par la procédure concernant l'ensemble des compétences de M. le Ministre, tout en ne retardant évidemment pas les travaux budgétaires dans leur globalité puisque l'échéance est toujours de venir en séance publique au même moment, c'est-à-dire dans 15 jours ? Ou reportons-nous uniquement ce qui concerne l'Office wallon des déchets et l'ISSeP, donc les documents qui nous sont parvenus hors délai ?

M. le Président, vous siégez - et vous le faites très bien d'ailleurs - en Conférence des présidents. Vous n'ignoriez pas que nous avons tout balisé, de l'accord du gouvernement avec une totale et parfaite rigueur. J'ai la pièce qui m'a été adressée ici : le gouvernement en a pris acte, j'ai la date. Je n'imagine pas que nous puissions être distraits par rapport à des éléments de procédure rappelés avec une telle rigueur.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Effectivement, il y a eu une petite erreur de répartition des rôles dans les services du gouvernement pour l'envoi des budgets que vous avez cités. Je pense par ailleurs que tous les délais ont été respectés pour ce qui concerne mon budget. Il est vrai qu'il s'agissait d'un exercice particulièrement difficile, cette année-ci.

Il se fait qu'il y a eu une mauvaise indication au niveau de l'administration du budget, qui nous a indiqué que le cabinet du budget enverrait ces budgets, ce qui n'a pas été fait.

C'est donc visiblement une mauvaise compréhension entre les différents services. Suite à quoi, lorsque nous l'avons constaté, nous avons envoyé le plus rapidement possible ces budgets au parlement, ce qui a d'ailleurs été fait avant la Conférence des présidents qui, à ma connaissance, n'a pas pointé de problèmes particuliers dans l'organisation des travaux. Cela a été communiqué au parlement lorsque ce problème a été constaté, je pense jeudi, fin de matinée, donc avant la Conférence des présidents. Il ne me semble donc pas qu'il y ait lieu de reporter l'examen de ces points, étant entendu que tous les autres documents sont disponibles. Les travaux budgétaires ont été envoyés dans les temps et je pense qu'il n'y aura pas de souci à expliquer en détail ces différents documents dans les délais dont nous disposons.

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

**M. Borsus** (MR). – Monsieur le Ministre, je suis extrêmement surpris. Le document est apparu sur la plate-forme du parlement à 16 heures 20, c'est-à-dire après la Conférence des présidents. Comme j'y siège, je sais tout de même bien ce qui s'est passé.

Par rapport à ce qui vient d'être dit, je ne suis pas trop d'accord. C'est une attitude ministérielle que je trouve vraiment très détestable. Je connais les gens au budget, ce sont des gens qui connaissent la musique, qui travaillent avec une rigueur absolue et faire croire qu'ils ont hésité pour voir qui l'envoyait, je n'y crois pas une seule seconde.

Je n'aime pas du tout que l'on rejette, quand on est ministre, la faute sur l'administration: «on ne savait pas trop qui allait envoyer». Après plusieurs années de présence ministérielle pour le ministre du budget et plusieurs années - un peu moins - en ce qui vous concerne, je veux bien tout ce que l'on veut, mais je n'oserais pas dire cela au parlement: «on ne savait pas qui devait vous envoyer les documents, donc personne ne les envoyait». C'est cela que j'entends jusqu'à jeudi, au moment où on fait *tilt* et que l'on se dit: «Tiens, quelqu'un n'a-t-il pas oublié d'envoyer des documents?».

La règle est la règle, on l'a rappelée de force, tout le monde a adhéré à la règle, il n'y a pas un objet d'une once de discussion par rapport à cela. Hors délai égale hors délai. Nous avons donc une règle à respecter. Le ministre vient-il plaider pour que l'on ne respecte pas les règles? La majorité plaide-t-elle pour qu'on ne respecte pas les règles? Si on parlait d'élément mineur, je n'aurais à cet égard pas de souci, une fois encore, à faire une exception. Ici, ce n'est pas le cas. Je demande que les délais soient respectés ou, à défaut, je demande que la Conférence des présidents se réunisse tout à l'heure pour que l'on statue par rapport à cet élément mais il est problématique.

**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 nous a été indiqué par l'administration du budget - l'erreur est humaine et je ne citerai pas les personnes, vous me croyez ou pas, c'est votre droit, je ne vais pas vous donner le courriel signé et daté qui en atteste - que ces parties du budget seraient envoyées par le cabinet du budget, ce qui n'était manifestement pas la tradition. Donc, nous ne nous sommes plus préoccupés de cet envoi jusqu'à ce que nous constations qu'il n'y avait pas eu d'envoi. D'ailleurs, le parlement avait aussi été informé de cette répartition dans les envois de ces documents.

Par ailleurs, le document a bien été envoyé au parlement avant la Conférence des présidents. Je n'ai rien dit d'autre que cela et il me semble qu'à la Conférence des présidents, il n'a pas été constaté qu'il manquait des documents. Il n'y a pas eu de problème de procédure relevé lors de la Conférence des présidents et donc, en ce qui me concerne, je ne vois pas où est la difficulté, même si c'est regrettable, je suis le premier à le reconnaître. Je tiens à préciser aussi que cela ne concerne que le programme justificatif. Donc, les documents globaux en ce compris ceux reprenant les budgets de l'OWD avaient été envoyés dans les temps avec le reste des documents.

**M. Borsus** (MR). – J'entends bien que l'on est de bonne volonté mais je ne suis pas en train de dire que l'on est de mauvaise volonté. Le ministre reconnaît effectivement que l'on est hors délais. Il plaide la bonne foi. Je ne me permettrais vraiment pas de plaider le caractère intentionnel de l'erreur. Ce serait vraiment hors de propos de ma part. Le gouvernement, par la voix du ministre, constate donc bien qu'il y a un problème : on ne respecte pas les délais. Il faut se mettre en situation pour respecter les délais. Donc, on ouvre son agenda pour voir quand on examine ce morceau-là. Comment feriez-vous dans une commune? Vous envoyez votre budget ou des morceaux du budget hors délais, vous dites que ce n'est pas grave et on l'examine quand même?

Je demande donc que l'on consulte la présidente, le greffe, la Conférence des présidents ou qui vous souhaitez. Je demande simplement que les choses soient en bon ordre et je suis d'autant plus à l'aise pour le demander que les règles ont été acceptées par tous. Elles ont été acceptées par le gouvernement. Et on n'a pas le choix, ce n'est pas comme dans un conseil communal où on dirait: «Je ne respecte pas les règles» ou une commission où on dirait: «Peu importe les règles fixées par le parlement, je m'assieds dessus». Non, on ne peut pas. Même si on le décidait, ce serait totalement impossible, on ne sait même pas décider d'y déroger.

**M. le Président**. – Monsieur Borsus, je retiens votre demande. Je pense que le document, tel qu'il nous est donné d'examiner aujourd'hui forme un tout et que ce tout - en ce qui concerne les tableaux - a effectivement été déposé dans les délais. C'est le programme justificatif qui n'était pas annexé et qui a été déposé a posteriori au parlement - selon ce que M. le Ministre nous dit -, soit jeudi avant la Conférence des présidents. Je pense qu'à partir du moment où les tableaux et les chiffres étaient effectivement déposés dans les délais, il apparaît que les délais sont respectés. C'est l'explication et l'annexe du programme justificatif est arrivée « à la hipette », comme on dit à Liège. Donc, je vous suggère, de manière constructive, d'envisager l'examen du dossier qu'il nous est donné d'examiner aujourd'hui dans son ensemble avec l'ensemble des documents. Il vous sera loisible, si vous le souhaitez - il y a encore une commission du budget convoquée mercredi et une autre vendredi - de revoir un certain nombre d'éléments dans ce sens. Je pense que l'on pourrait les examiner et je propose que l'on passe à l'examen du budget avec les compétences globales. D'autres questions peuvent être soulevées à d'autres moments, puisque la commission du budget est convoquée à d'autres moments cette semaine.

**M. Borsus** (MR). – Monsieur le Président, le ministre lui-même reconnaît que c'est hors délais et vous dites que c'est dans les délais. Pouvez-vous m'indiquer ce qu'est le délai selon vous ?

**M. le Président**. – Non, j'ai dit que les tableaux de chiffres étaient dans les délais et le programme justificatif ...

**M. Borsus** (MR). – Mais on n'examine pas des dossiers qui ne sont pas dans les délais. Mais où vit-on ici ? Ce n'est pas le Bantoustan ici. On a des règles, on fonctionne. On parle de montants considérables. Le ministre brasse des nouvelles taxes et des millions. Il y a une série de problèmes dans ses dossiers et on va dire que ce n'est pas grave ! On les reçoit jeudi fin d'après-midi, on s'assied dessus ? Non, je ne suis pas d'accord ! On respecte des règles dans un parlement, c'est même là que l'on doit les respecter le plus. Et je n'aime pas cette mollesse générale par rapport aux règles que nous nous sommes nous-mêmes fixées. Ce n'est pas un reproche personnel, il est de votre devoir de président de dire : « Qu'est-ce que je fais face à cette situation inédite ? J'ai des documents essentiels qui ne sont pas transmis à mes parlementaires dans les délais. ». Vous êtes ici le président de l'ensemble de la commission. Cette partie-là doit être différée. C'est ainsi. On n'a pas à apprécier ou pas, en disant : « Ce n'est pas grave, on fera bien comme ça ». Non, ce n'est pas du tout comme cela.

**M. le Président**. – Non, Monsieur Borsus, je ne vous ai pas dit que l'on fera bien comme cela. J'ai dit que l'on examinait l'ensemble..

*(Réaction de M. Borsus)*

Non, il y a une commission du budget vendredi sur l'ensemble du budget.

**M. Borsus** (MR). – Oui, mais mercredi, ce sont des questions.

**M. le Président**. – Et bien, il y a une commission du budget vendredi sur l'ensemble de la problématique budgétaire. Si vous voulez examiner, on examine l'ensemble des compétences du ministre aujourd'hui. Le document budgétaire, les tableaux budgétaires sont arrivés dans les temps. Le programme justificatif a lambiné, c'est ce que vous êtes en train d'essayer de me faire dire et il y a une commission du budget qui peut évoquer les choses vendredi à 15 heures. Mais le programme joue sur l'ensemble des compétences du ministre. Je vous suggère de l'examiner aujourd'hui et, si vous avez des questions, il y a une commission du budget qui peut revenir avec l'ensemble de la problématique vendredi, à 15 heures et, pour cette commission, il n'y a plus l'ombre d'un doute sur les délais éventuels à faire respecter.

**M. Borsus** (MR). – Écoutez, je subis une fois de plus la loi du nombre et, en l'espèce ici, la loi du « On fait comme on veut, peu importe, finalement, on a fait une erreur, mais ce n'est pas grave ». Ils n'ont pas le programme justificatif et, jeudi soir, on discute. On est mardi matin et on va discuter de montants considérables importants. La Cour des comptes, que j'ai écoutée avec attention hier, s'est trouvée dans la même situation. Je trouve cela vraiment détestable et, en ce qui nous concerne, nous nous opposons fermement à cette pratique, même si vous passez outre.

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

**M. Desgain** (Écolo). – Monsieur le Président, je pense que votre proposition est sage dans la mesure où, vendredi, il y a encore une commission du budget qui peut examiner les aspects pour lesquels l'opposition ou les membres de la commission, dans leur ensemble, n'auraient pas encore eu le temps d'examiner l'ensemble des détails. Cela ne nous empêche pas, aujourd'hui, d'avoir la discussion, de déjà poser des premières questions, d'avoir des éléments de réponse et, si c'est nécessaire, de revenir dans la commission du budget de vendredi. Là, le délai sera effectivement respecté dans ces conditions-là.

**M. Borsus** (MR). – Pourquoi ne termine-t-on pas alors notre commission vendredi ? On est dans les délais, on a respecté la procédure, chacun a le temps d'entrer en profondeur dans le document, on a un premier examen, on fait tout le reste, mais ce qui n'est pas envoyé doit être traité normalement, dans des délais corrects. Pourquoi imposer cela ? Je ne ferais cela dans aucune assemblée. Je ne comprends

pas. Ce n'est pas nous, c'est le parlement qui a établi cela. On les a tous approuvés et puis, au premier problème, on dit : « Ce n'est pas grave, on continue ». Je ne suis pas d'accord et je souhaite que vous consultiez, s'il vous plaît, soit la Conférence des présidents, soit la présidente. Pourquoi faire tout cela alors ? Où est l'étendue de l'erreur ? Où s'arrête-t-on ? Ici, vous dites, ce n'est pas grave et puis, on va un petit peu plus loin. Vous continuez quand même ? Encore un peu plus ? À partir de combien de programmes justificatifs, de combien de documents respecte-t-on les règles dans ce parlement ? On a fait cela justement pour être clair, c'est comme cela, Monsieur le Président. On est d'un côté ou on est de l'autre. Si on est là, on est en-dehors de la norme et je vous demande de la faire respecter, c'est votre rôle. Vous l'avez très bien fait jusqu'à présent, je vous demande vraiment de le faire.

**M. le Président**. – Monsieur Borsus, je pense que j'ai fait une proposition constructive et sage ....

*(Réaction de M. Borsus)*

Attendez, je ne vous ai pas interrompu. J'ai fait une proposition constructive et sage et il m'étonnerait, dans le débat, si je mets l'ensemble des compétences au débat général, que vous n'évoquiez pas, d'une manière détournée, le projet de l'OWD. Je vais donc lancer la commission. Je vais demander à la vice-présidente qu'elle prenne ma place et je vais aller téléphoner au greffier. Je vais évoquer avec lui l'élément mais j'entends lancer les travaux de la commission sur l'ensemble des compétences du ministre, tout en sachant qu'il y a une commission vendredi où les problèmes vont être évoqués si l'un ou l'autre des commissaires le souhaite.

La parole est à M. Di Antonio.

**M. Di Antonio** (cdH). – Monsieur le Président, je pense qu'il y a un souci avec ce transfert tardif des programmes justificatifs. Je comprends donc tout à fait l'agacement de l'opposition par rapport à cette situation. On doit faire preuve de souplesse et essayer de trouver une solution. Effectivement, comme vous le proposez, je pense qu'il faut lancer les choses aujourd'hui. Nous avons une commission jeudi après-midi. Ne pourrait-on pas, jeudi, en ouverture de commission, ou un peu plus tôt, revenir sur ce programme justificatif et sur ce budget de l'Office wallon des déchets, si on ne peut pas tout examiner aujourd'hui et si les choses nécessitent une analyse complémentaire ? Jeudi, nous serions dans les délais avec deux jours de plus.

Une petite remarque aussi. Il est de tradition que le ministre fonctionnel envoie les documents, M. le Ministre l'a rappelé, et donc dire que c'est la faute des services du ministre du budget.. Jusqu'ici, ce sont toujours les ministres fonctionnels qui ont fait parvenir les documents, je tenais quand même à le signaler.

**M. le Président**. – J'ouvre les débats sur l'ensemble des compétences du ministre, avec l'exposé du ministre et l'exposé de la Cour des comptes. Je vais m'enquérir auprès du greffier, comme je m'y suis engagé, Monsieur Borsus et je retiens la suggestion de M. Di Antonio du jeudi et la suggestion de vendredi pour parfaire les questions, si c'était utile à l'ensemble des commissaires.

La parole est à M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Je serai très bref, d'autant que vous avez partiellement exposé ce que M. Di Antonio vient de dire. Je voulais juste indiquer que votre proposition doit être appuyée, que ce soit jeudi ou vendredi, quand vous souhaitez, mais d'examiner ce morceau-là au moment où on est en situation de le faire.

## PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2012 (DOC. 4-III bcd (2011-2012) N°1 À 1*ter*, ANNEXES 7 À 7*ter* ET 9*quinquies*)

## EXAMEN DU PROGRAMME JUSTIFICATIF AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

*(Suite)*

*Exposé de M. le Ministre Henry*

**M. le Président**. – La parole est à M. le Ministre Henry pour son exposé.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, venons-en au contenu réel des discussions que nous devons avoir aujourd'hui.

Bien entendu, le cadre budgétaire dans lequel nous travaillons, dans lequel nous avons dû établir ce budget 2012 est évidemment - ce n'est pas un secret, et cela dépasse largement la Wallonie -, un cadre extrêmement difficile de crise financière générale. On connaît les difficultés, pour l'ensemble des pouvoirs publics, de faire face à tous ces enjeux que je ne rappellerai pas ici et qui, forcément, se retrouvent aussi en amont de la rédaction du budget qui concerne mes compétences, comme l'ensemble du budget wallon évidemment. Les hypothèses générales dans lesquelles nous allons travailler, je vous les rappelle : d'une part, les dépenses primaires

ont été réduites de 2,5% dès l'initial 2010 et sont restées à ce niveau-là, si ce n'est que, dans le nouveau que nous vous présentons pour 2012, elles sont, à nouveau, réduites de 2,5% pour ce qui concerne l'enveloppe de mes compétences. D'autre part, il n'y a pas eu d'indexation des différents OIP, ni d'ailleurs des cabinets depuis la mise en place de cette législature. Nous verrons néanmoins que cela se traduit de manière variable suivant les différents OIP, mais le point de départ, c'est qu'il n'y a pas d'indexation des montants. Par ailleurs, cela ne me suffit pas encore d'avoir diminué, de manière encore supplémentaire, les dépenses primaires et de ne pas avoir indexé les OIP. Cela ne suffit pas. Un travail de dégagement de recettes nouvelles dans l'ensemble du budget wallon est également nécessaire.

Si on reprend, de manière synthétique, les différentes matières qui me concernent, vous voyez ici repris par les différents types de dépenses, ce que cela donne en évolution. On voit qu'au final, pour toutes sortes de raisons, les budgets sont néanmoins globalement consolidés. D'une part, il y a les financements alternatifs, c'est-à-dire l'impact annuel du Plan Marshall - à ce stade-ci, principalement du Plan Marshall 1 et du début du Plan Marshall 2.vert qui est en augmentation. Il y a les OIP qui augmentent globalement de 9% pour différentes raisons, mais c'est évidemment principalement le choix qui a été fait par le gouvernement de réinvestir en moyens au niveau du groupe TEC.

Il y a une diminution plus importante des dépenses primaires, de l'ordre de 4%, et des dépenses pluriannuelles qui augmentent simplement par la planification, par la comptabilisation des différents investissements pluriannuels qui suivent leur cours.

Au niveau des recettes, il y a trois points principaux sur lesquels nous avons travaillé. D'une part, en ce qui concerne l'OWD, il s'agit effectivement d'une situation difficile puisqu'il y a chaque année une aggravation, finalement prévisible, de l'écart entre les recettes et les dépenses, qui résulte bien sûr des choix politiques qui ont été faits dans les modes de taxation qui ont été mis en œuvre. Il y a donc une modification des comportements et des volumes moins importants de déchets sur lesquels s'appliquent les différentes taxes. Par ailleurs, une situation de crise économique tend aussi à diminuer les flux. La somme des deux amène à un déficit structurel au niveau de l'OWD pour lequel nous avons de nouvelles propositions sur la table dès ce budget 2012.

Deuxièmement, il y a le débat sur la politique de l'eau qui va venir prochainement, puisque nous devons avoir un plan général qui va permettre de démontrer que nous pouvons garantir le bon état des masses d'eau d'ici 2015 et encore au-delà. Tout ne pourra pas être réalisé d'ici 2015 par rapport à l'application de la Directive européenne de l'eau. Dans ce cadre-là, il est prévisible que de nombreuses mesures devront être prises en dépenses et également en recettes. Il a donc été décidé d'anticiper, d'une certaine façon, ce travail d'une année pour ce qui concerne la prise en compte des captages d'eau, ce qui dégage une recette importante, déjà sur 2012.

Troisièmement, il y a également une volonté de dynamiser la politique des sites et la réhabilitation des sites désaffectés qui n'était pas très efficace. C'était un mode de perception déjà existant mais pas très efficace, et qui est donc modifié dès ce budget 2012.

Si j'en viens maintenant aux dépenses dans les grands départements, de manière synthétique: au niveau de l'aménagement du territoire, il y a une augmentation d'un peu plus de 20% qui est due principalement à l'impact du Plan Marshall 1 et du Plan Marshall 2.vert qui sont repris dans ces tableaux, les tableaux de remboursement annuel. Les enveloppes qui sont prévues sur le Plan Marshall sont évidemment à la fois le Plan Marshall 1 qui se prolonge et qui se concrétise et le Plan Marshall 2.vert. Il faut compter sur l'enveloppe SAR et sur l'enveloppe des sites pollués qui ont commencé à être implémentés. Il est clair que ces deux politiques sont évidemment deux dossiers très importants, en particulier pour ce qui concerne l'aménagement du territoire. La politique des SAR est évidemment en dehors des lignes budgétaires annuelles mais cela se traduit ici par le financement du Plan Marshall.

Plus globalement, les différents chantiers d'aménagement du territoire se poursuivent mais n'ont pas de conséquences démesurées du point de vue budgétaire. Il s'agit là davantage de chantiers législatifs, notamment au niveau de l'évaluation du CWATUPE et du SDER, que vous connaissez bien.

Pour ce qui concerne la mobilité, on a des augmentations importantes qui sont prévues, d'une part, parce qu'il y a eu le choix du gouvernement d'investir en moyens supplémentaires sur les dotations d'exploitation du groupe TEC. Ce sont 7 millions d'euros par an supplémentaires pour tenir compte, bien sûr, à la fois de la situation d'augmentation permanente du nombre de voyageurs transportés par le groupe du fait que les dépenses qui y sont associées augmentent et du fait qu'il s'agit aussi d'un choix de privilégier les transports en commun, à la fois pour des raisons environnementales de mobilité et sociales.

Par ailleurs, il y a quelques dépenses qui s'ajoutent, qui sont des prolongements d'engagements antérieurs, mais qui se concrétisent également encore en 2012. C'est le cas pour le métro de Charleroi qui entre en exploitation

progressivement. Les 500 000 euros qui avaient été prévus en 2011 deviennent 2,5 millions en 2012 et seront encore augmentés l'année prochaine pour permettre l'exploitation des extensions du métro de Charleroi. Il y a évidemment la concrétisation des engagements sociaux. Je vous rappelle que vous avez adopté un décret qui reprend, à la charge de la Wallonie, l'ensemble des engagements sociaux du groupe. Il est d'application également cette année. Il y a la décision du gouvernement de consacrer un budget annuel de 5 millions d'euros pour préparer ce qui concerne 2012 et puis réaliser, dans un second temps, les travaux liés à la mise en place d'un site propre entre la gare de Charleroi et le site du Bultia. Il y a également la montée en puissance du projet Wallonie cyclable au sujet duquel je me suis déjà expliqué, mais qui se concrétise par un budget de 5 millions d'euros en 2012.

Pour simple rappel, j'ai repris sur ce tableau les différents montants des différentes lignes budgétaires qui concernent le groupe TEC pour que l'on mesure bien qu'il y a des augmentations très significatives. Ainsi, il y a eu un passage difficile en 2010 avec le début des circonstances budgétaires, des choix budgétaires qui ont été posés par ce gouvernement, au moment de sa constitution, pour respecter les difficultés budgétaires dans lesquelles nous nous trouvions. Même s'il y a eu un blocage initial et permanent des dotations des OIP, on peut voir dans le tableau qu'il y a bien sûr eu successivement un réinvestissement à chaque budget dans les dotations d'exploitation du groupe, en plus du fait qu'il y a les enveloppes prévues pour les engagements sociaux et également pour les investissements. Au total, c'est un des secteurs les mieux valorisés du point de vue de la trajectoire financière depuis le début de la législature.

Je signale simplement que, sur l'AB principale d'exploitation des cinq groupes TEC, il n'y a pas que de l'augmentation, parce que je ne voudrais pas non plus que les montants soient mal interprétés. Il y a donc, bien sûr, les montants aussi impactés par la mise en œuvre du métro de Charleroi, mais il y a aussi des transferts d'autres AB qui se retrouvent à l'intérieur de ces montants, de même que la décision de transférer au budget wallon l'intervention dans le coût à moitié prix des abonnements pour les jeunes qui était jusqu'ici pris en charge par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

J'en viens maintenant au domaine de l'environnement : il y a une légère diminution des moyens, inférieure à ce qui est annoncé au départ dans les diminutions générales des dépenses primaires. Il y a bien sûr le prolongement des engagements liés au Plan Marshall 2.vert en matière de sols pollués, j'en ai parlé tout à l'heure. Il y a un travail important qui est mené sur la politique des déchets et les différents outils qui la concernent, mais également sur la politique de l'eau, comme je l'évoquais tout à l'heure. On en est à une première étape d'un travail important en politique de l'eau, j'y reviens dans un instant.

Pour ce qui concerne l'OWD et le fonds pour la gestion des déchets, vous voyez ici, par les chiffres, ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire un déficit annoncé, une détérioration du solde annuel entre les recettes et les dépenses. Il faut donc évidemment avoir une action par rapport à cela, d'autant que je pense que vous êtes autant attaché que moi au respect des engagements vis-à-vis, notamment, des intercommunales en matière d'investissement d'infrastructure pour la gestion des déchets. C'est une des motivations qui a bien entendu justifié qu'il y ait une action sur les recettes en matière des différentes taxations sur les déchets, mais également un travail qui, forcément, devra s'ajuster en fonction de la vérification réelle des recettes. Il y a toujours une certaine incertitude par rapport aux chiffres que l'on peut prévoir pour l'avenir.

Je parlais de la politique de l'eau. Il y a un tout gros travail, c'est l'occasion de le rappeler, même si ce n'est pas aujourd'hui qu'il se concrétise le plus, mais il est clair que, dans les prochains mois, le gouvernement devra se positionner sur la mise en œuvre des plans de gestion, sur l'adoption et puis sur la mise en œuvre des plans de gestion par district hydrographique pour respecter et concrétiser la directive-cadre européenne qui est extrêmement ambitieuse. Il est clair que, pour la Wallonie, on connaît le contentieux en matière d'épuration des eaux, mais ce n'est qu'une des dimensions, il y a encore beaucoup d'autres dimensions à prendre en compte, beaucoup d'instruments et des politiques à mener en politique de l'eau. Nous aurons, dans les prochains mois, une vision complète de tout cela. Cela nécessitera évidemment un plan d'action général sur les recettes et sur les dépenses, mais qui se fera bien au-delà de 2012. En tout cas, il y a une première action très importante qui est faite cette année, en agissant sur les captages d'eau, ce qui touche l'ensemble des livraisons d'eau en Wallonie mais également à l'exportation vers la Flandre et vers la Région bruxelloise, avec une recette importante qui peut ainsi être dégagée et qui pourra, au-delà de 2012, être consacrée précisément à la politique de l'eau dans toutes ses dimensions.

Le mécanisme est qu'il y a simplement une contribution de prélèvement de 7,56 centimes sur l'ensemble des prises d'eau « potabilisable », c'est-à-dire aussi bien les eaux de surface que les eaux souterraines, cela passe par le biais du Fonds pour la protection de l'environnement.

Enfin, pour ce qui concerne les budgets des différents OIP, nous restons dans une enveloppe plus ou moins stabilisée par rapport aux directives budgétaires générales, en dehors du groupe TEC, pour toutes les raisons que j'ai déjà évoquées et des chiffres que je vous ai donnés. Pour les autres OIP,

on est globalement dans la stabilisation des montants de 2011.

Voilà, Mesdames et Messieurs les Parlementaires. Pour conclure, je vous rappelle évidemment qu'il s'agissait d'un exercice particulièrement difficile, comme il l'est à tous les niveaux de pouvoir. Il génère, par définition, un certain nombre de frustrations dans la difficulté de mener des politiques supplémentaires, ou simplement la difficulté de poursuivre les politiques existantes. Je pense que le budget qui vous est présenté, pour ce qui concerne mes compétences, permet de poursuivre tous les grands chantiers qui sont entamés. Il est évident que ces grands chantiers sont en cours et se poursuivent puisque nous sommes au milieu de législature où, forcément, les différentes réformes sont déjà bien avancées. Un certain nombre de ces chantiers n'ont pas d'impacts budgétaires immédiats, si ce ne sont les coûts directs d'étude ou de mise en œuvre, mais ils ne provoquent pas nécessairement de mouvements budgétaires considérables.

Pour ce qui concerne mes compétences, il s'agit évidemment des transports en commun et, globalement, le groupe TEC qui reste le tout gros morceau et celui d'ailleurs sur lequel nous avons eu une action très volontariste avec l'ensemble du gouvernement.

Voilà, Madame la Présidente, je pense avoir brossé un tableau synthétique du budget pour ce qui concerne mes compétences.

## OBSERVATIONS DE LA COUR DES COMPTES

*Exposé de M. Dubois, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes*

**M. le Président**. – La parole est à M. Xavier Dubois.

**M. Dubois**, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes. – Merci, Madame la Présidente. Tout d'abord, je tiens à m'excuser mais, dans le cadre de mon exposé, je vais devoir aborder certains aspects du programme justificatif de l'Office wallon des déchets.

Dans son rapport portant sur le projet de budget de la Région wallonne pour l'année 2012, la Cour des comptes a commenté les prévisions concernant différentes allocations de base de deux programmes budgétaires relevant des compétences de M. le Ministre.

Concernant le programme 13 «prévention et protection air au sol» de la division organique 15 «agriculture, ressource naturelle et environnement», la Cour des comptes a tout d'abord mis en évidence l'allocation de base 01.01, le fonds pour la gestion des déchets.

La Cour des comptes a observé une augmentation de 0,7 million d'euros des crédits prévus au niveau des dépenses à charge du fonds par rapport aux crédits inscrits au budget initial 2011. Cette légère augmentation découle de l'augmentation des recettes de l'année en cours prévue par le ministre de l'environnement. Comme ce fut le cas dans le cadre du projet d'ajustement du budget de dépenses de l'année 2011, les dépenses à charge du fonds ont à nouveau été automatiquement alignées sur les recettes de l'année. Comme la cour l'a déjà relevé dans le cadre de son analyse précédente, cette pratique est à l'origine d'un manque de transparence quant aux différents chiffres présentés au parlement.

En effet, tandis que le projet de budget de l'Office wallon des déchets prévoit un prélèvement sur le Fonds pour la gestion des déchets de l'ordre de 40,1 millions d'euros, celui des dépenses de la Région wallonne limite le montant des dépenses à charge du même fonds à 24,5 millions d'euros. La cour relève donc à nouveau un décalage relativement important de 15,6 millions d'euros entre ces deux montants. En outre, cet écart observé entre les dépenses mentionnées au budget de la région proprement dite et le prélèvement prévu au budget de l'office devra être pris en considération pour le calcul du solde de financement.

Les recettes du fonds doivent, entre autres, permettre le remboursement des annuités des emprunts contractés par les intercommunales en vue de la mise en place et de l'adaptation des installations de traitement des déchets. À ce titre, la cour observe que l'Office wallon des déchets prévoit des crédits à hauteur de 12,7 millions d'euros à l'article 60.02 de son projet de budget. Ce montant est inférieur à celui prévu par les estimations de remboursement transmises à la cour fin 2010, qui prévoyaient un remboursement de 18,1 millions d'euros pour l'année 2012 en se basant sur une hypothèse de remboursement à annuités constantes. Par ailleurs, la Cour des comptes relève que l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2007 relatif au financement des installations de gestion des déchets devrait faire l'objet d'une modification. Celle-ci concernerait uniquement le plafonnement du subventionnement du coût d'achat des terrains ainsi que le relèvement du plafond à partir duquel les subventions sont liquidées par tranches annuelles. Par contre, aucune modification ne serait actuellement prévue concernant la prise en charge des intérêts des emprunts contractés par les intercommunales.

La Cour des comptes a également observé une autre incohérence entre le projet de budget des dépenses de la Région wallonne et les prévisions de recettes inscrites au projet de budget de l'Office wallon des déchets. En effet, si le projet de budget

du ministre de l'environnement prévoit un montant de 1,1 million d'euros à l'allocation de base 41.07, « dotation spécifique à l'Office wallon des déchets », aucune recette correspondante n'est inscrite dans le projet de budget de l'office. Cependant, le programme justificatif du projet de budget des recettes de l'office mentionne, pour ce qui est de l'article 08.04 « Dotation de la Région wallonne », un montant de « 0 millier d'euros » avec « +1,1 millions d'euros pour remboursement des rémunérations et allocations du personnel ». La cour s'interroge sur la signification de cette mention alors que le tableau des recettes du projet de budget de l'office ne mentionne aucune prévision pour cet article.

Concernant le programme 02 « Aménagement du territoire et urbanisme » de la division organique 16 « Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie », la cour a remarqué des incohérences entre le plan d'ordonnancement des crédits de trois allocations de base figurant dans le programme justificatif du ministre de l'aménagement du territoire. Ce sont des corrections qui ont été proposées dans le *corrigendum* transmis le 18 novembre et les crédits d'ordonnancement figurant dans les tableaux du budget général des dépenses.

Il s'agit en fait des allocations de base suivantes :

- A.B. 12.04 - « Opérationnalisation, suivi et évaluation du schéma de développement de l'espace régional, révision des plans de secteur » ;
- A.B. 33.03 - « Subventions aux organismes privés en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme » ;
- A.B.33.06 - « Subventions de fonctionnement aux parcs naturels pour les missions d'aménagement du territoire ».

Pour la première allocation, la Cour des comptes a relevé un plan d'ordonnancement supérieur aux crédits d'ordonnancement inscrits dans le tableau du budget général des dépenses. Pour les deux autres A.B., la cour a observé l'incohérence inverse c'est-à-dire un plan d'ordonnancement inférieur aux crédits d'ordonnancement inscrits dans le tableau du budget général des dépenses.

Je vous remercie pour votre attention.

**Mme la Présidente**. – Je vous remercie beaucoup, Monsieur Dubois.

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. Je n'ai pas beaucoup de commentaires à ajouter. Je remercie bien sûr M. le représentant de la Cour des comptes pour ses différents commentaires et sa lecture attentive.

Je ne peux que confirmer les différents éléments qu'il a donnés, dont plusieurs sont plus à titre informatif ou descriptif, que de nature à appeler une réponse de ma part.

Pour ce qui concerne l'équilibre des recettes et des dépenses au niveau de l'OWD, c'est un problème qui avait déjà été pointé l'an passé et pour lequel j'avais répondu également en lien avec le ministre du budget qui a d'ailleurs, je pense, déjà également évoqué ce problème dans sa commission hier, à savoir, que l'on reste sur ce principe d'égalité entre les montants des recettes et des dépenses. Ces montants seront confirmés dans un second temps.

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

## ORGANISATION DES TRAVAUX
*(Suite)*

**M. le Président**. – J'ai eu un contact avec M. le Greffier et il est en train de prendre un certain nombre de renseignements sur les dates avant de me recontacter. Si vous voyez que j'utilise mon gsm, ce n'est pas par désintérêt de la discussion, mais pour prendre des renseignements suite à la demande qui a été évoquée tout à l'heure.

Je reviendrai sur la problématique d'organisation de nos travaux en cours de discussion lorsque j'aurai les renseignements complets.

## PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2012 (DOC. 4-III bdc (2011-2012) N°1 À 1*ter*, ANNEXES 7 À 7*ter* ET 9*quinquies*)

## EXAMEN DU PROGRAMME JUSTIFICATIF AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

*Discussion générale*

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

La parole est à M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Je ne vais pas aborder à ce stade - et nous le souhaitons vivement aujourd'hui - la question des déchets et tout ce qui est lié à l'Office wallon des déchets. Je présume que l'on ne va pas demander à M. le représentant de la Cour des comptes de nous rejoindre à nouveau vendredi. Je voudrais vraiment demander une clarification par

rapport à ce que j'ai lu dans votre rapport et par rapport à ce que vous indiquez.

Si je comprends bien, les inscriptions ne sont pas identiques à celles inscrites dans le budget de la Région wallonne. À l'instar de ce qui s'est passé en 2011, on risque d'aggraver le déficit budgétaire, le solde à financer de plus de 15 millions d'euros, à travers l'ensemble de ce qui est proposé aujourd'hui. Ai-je bien compris ?

Deuxièmement, vous soulignez dans votre rapport le manque de transparence. D'une façon ou d'une autre, a-t-on la liste ? Si la cour elle-même dénonce le manque de transparence, est-ce à M. le Ministre que je dois m'adresser ? Y a-t-il des pièces complémentaires que M. le Ministre peut nous faire parvenir, de manière à ce que l'on puisse répondre à ce manque de transparence et à ce risque de confusion que génèrent ces différentiels ?

J'en termine avec la Cour des comptes.

Est-ce qu'il y a techniquement, tout simplement, une autre possibilité concernant ce différentiel de plus 15,6 millions d'euros ? J'ai effectivement été présent lors de la Commission du budget, et le ministre du budget a été très clair, en disant : « C'est le budget de la Région wallonne, adressez-vous au Ministre Henry. Il doit adapter ». Je résume, et dans des termes un rien plus diplomatiques, mais très peu. Cela voulait dire que le Ministre Henry doit adapter ses chiffres. Est-ce que, techniquement, c'est effectivement la bonne réponse ? Ou bien, on peut avoir comme cela, dans le même périmètre de la Région wallonne des chiffres contradictoires, en ce compris qui impactent la trajectoire budgétaire régionale, sans les corriger, s'agissant de surcroît d'un élément déjà dénoncé l'année dernière ? Est-ce que l'on ne pourrait pas corriger ces chiffres maintenant, immédiatement, pour avoir un minimum d'orthodoxie budgétaire par rapport à ces éléments, me semble-t-il importants ? 15 millions d'euros, ce n'est pas non plus anecdotique comme somme. 15,6 millions d'euros, je rappelle que c'est plus de 600 millions d'anciens francs belges. Ce n'est pas un petit différentiel à la marge dont nous parlons aujourd'hui, mais quelque chose d'essentiel. Je souhaiterais vraiment que l'on puisse être au clair par rapport à cela. J'ai deux commissions à 12 heures d'intervalle et j'ai deux discours contradictoires. Le ministre du budget dit : « Demandez à mon collègue fonctionnel ». Je résume comme cela. Il a dit d'ailleurs la même chose concernant les taxations, l'eau, les déchets. J'ai appliqué ce que le ministre a souhaité. Je me tourne techniquement vers la cour et puis alors, on entrera avec mes collègues dans l'analyse plus générale, hors déchets.

**M. le Président**. – La parole est à M. Dubois.

**M. Dubois**, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes. – Par rapport au manque de transparence dont la Cour des comptes fait mention, c'est principalement une incohérence que la Cour des comptes a voulu mettre en évidence, à savoir, deux montants qui, effectivement, sont différents et qui, théoriquement, devraient être les mêmes. On prévoit, à l'office, des dépenses de l'ordre de 40 millions d'euros et, d'un autre côté, on n'autorise des dépenses à charge du fonds que de l'ordre de 25 millions d'euros.

On constate l'incohérence entre les deux montants. Maintenant, il s'agit de deux prévisions et, dans les deux cas, il faudra voir au niveau de la réalisation ce que cela donnera. Il est un fait que, si la prévision du budget de l'office se réalise, il y a un souci par rapport à ce qui est mentionné dans le projet de budget de la Région wallonne. Il faut maintenant voir comment les choses vont se réaliser.

**M. Borsus** (MR). – Je ne veux pas surprendre M. le Ministre mais nous sommes en attente d'une correction. Je ne sais pas si l'on entend bien ce que l'on dit ici ! Je crois rêver ! J'analyse le budget 2012 de la Région wallonne. Nous essayons tous de faire cela avec rigueur et sérieux. Nous venons d'entendre qu'une main va dépenser 15 millions d'euros de plus que l'autre. C'est le même gouvernement, c'est la même politique, c'est le même budget et le ministre ne semble pas ému. Je suis *scotché* à mon siège. Que fait-on ? Corrige-t-on un des deux chiffres ? Je ne sais pas moi. Il y a une erreur. On dit que le problème pourrait impacter la trajectoire budgétaire de la Région wallonne. Nous nous sommes engagés face au Fédéral, dans un pacte de stabilité avec l'Europe et l'on a dans un de nos documents un truc qui dit qu'il y a 15 millions d'euros de différence. Si l'on ne corrige pas, cela aggrave le déficit de la Région wallonne. Je dis très simplement Monsieur le Ministre : « Que faites-vous ? On va avoir un projet amendé, un addendum, un corrigendum ou du budget ? Je n'imagine pas que l'on puisse dire que tout va bien ! Je n'entre pas dans le débat politique, je suis dans le technico-technique. Je n'ai pas encore discuté de l'opportunité du montant. La majorité se prépare à approuver des choses où il y a 15 millions d'euros de différence. Il y en a un qui dit ceci, un autre qui dit cela. La Cour des comptes dit que cela ne va pas. Que fait-on ?

À partir de quand le ministre s'émeut-il ? À 50 millions d'euros de différence, à 100 millions d'euros ? Est-ce que l'on imagine cela n'importe où ailleurs ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci Monsieur le Président. Je suis surpris de l'émotion de M. Borsus parce qu'il s'agit exactement

du même point qui avait été soulevé l'année dernière. C'est tout à fait le même mécanisme qui a été mis en œuvre et c'est effectivement le souhait du ministre du budget par constat de tradition aussi de ce qui a toujours été fait dans les budgets en ce qui concerne l'OWD, à savoir le fonds d'équilibre des recettes et des dépenses. Il y a forcément une certaine inconnue sur les montants qui pourront effectivement être versés en 2012, puisque tout dépend du rythme d'évolution des différents budgets d'investissements que nous pourrons rembourser en annuités. Je souhaite que l'on puisse en rembourser le plus possible et c'est la raison des montants importants qui ont été prévus, mais il est évident que de toute façon, si nous allons au-delà des recettes, ce qui, selon moi, est prévisible, du fonds, il sera tout à fait possible de les prélever sur le fonds. Les montants seront corrigés si nécessaire ultérieurement. Il est vraisemblable que l'on sera sans doute entre les deux montants. Aujourd'hui, il est assez difficile de garantir l'un ou l'autre des deux montants. C'est exactement le principe qui a été appliqué l'année dernière également sur le Fonds des déchets. C'est tout à fait la même technique qui avait également été justifiée par le ministre du budget en Commission du budget. Il n'y a pas de changement par rapport à cela.

**M. Borsus** (MR). – C'est une technique totalement incorrecte, le ministre du budget n'a absolument pas justifié la chose. Il a constaté le problème. Il ne le justifie pas. Il dit que ce qui relève de vos articles budgétaires, c'est votre choix. Il nous a renvoyé vers vous. Il n'a absolument pas justifié. Ni le Ministre du budget, ni la cour, ni l'opposition ne sont d'accord avec des pratiques de cette nature. Je vous le dis très franchement : je trouve cela totalement scandaleux. On peut trouver finalement que c'est confortable, on verra bien. Le différentiel, c'est plus que les annuités de toute une année budgétaire. Le différentiel concerné, moi, je ne peux pas vivre avec une légèreté de cette nature. Le ministre, c'est votre choix. Vous l'avez déjà fait une fois, donc, vous le refaites. Quel magnifique argument : « Je l'ai déjà fait une fois, donc, je le refais et ça passe ! ».

Excusez-moi mais, dans une situation de difficultés et de crise, je trouve l'argument vraiment inacceptable.

C'était l'élément technique, on reviendra alors sur les choix politiques. Il faut en effet que nous ayons un peu de temps pour discuter des différents éléments. J'en termine donc avec les éléments techniques mais je suis vraiment et sincèrement sidéré, Monsieur le Ministre.

**M. le Président**. – La discussion générale est toujours ouverte. Qui veut prendre la parole sur la discussion générale des compétences de M. le Ministre ?

La parole est à M. Di Antonio.

**M. Di Antonio** (cdH). – Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Ministre, merci pour votre présentation. Effectivement, l'exercice était difficile et on peut tout de même saluer un résultat qui, dans beaucoup de domaines, permet de préserver l'essentiel. Je parle essentiellement en matière de mobilité, où les enjeux étaient considérables. Vous parvenez à sauver ce qui doit l'être.

Quelques remarques transversales. C'est un reproche récurrent qui a déjà été fait lors de précédentes présentations en ce qui concerne le nombre d'études que l'on découvre un peu partout, que ce soit en mobilité, en aménagement du territoire, en environnement. Pouvez-vous justifier tout cela, car il est vrai qu'elles sont assez importantes ?

Sur les nouvelles taxes qui sont levées, et notamment en ce qui concerne l'eau, je pense qu'on aurait intérêt à avoir une réflexion plus globale sur la fiscalité de l'eau. Je marquerai un petit désaccord sur le calcul que vous faites de l'implication de la modification de la taxe. En effet, le prélèvement qui est proposé est calculé sur les volumes produits et non sur ceux facturés. Donc, en raison des pertes sur le réseau, il y a un écart important entre les deux. En conséquence, lorsqu'on calcule une contribution de 0,0756 euros/m3, cela se traduit par une augmentation de la facture qui, elle, est plus importante, et qui est de l'ordre de 0,12 euros/m3. La différence est de cet ordre entre ce qui est produit et ce qui est effectivement consommé. C'est finalement le citoyen, à travers ce système, qui paie les pertes sur le réseau. On doit constater qu'il y a effectivement cette différence. Pouvez-vous me confirmer ce chiffre ?

Un reproche aussi qui est fait de manière transversale : nous avons tous été contactés ces derniers jours par une série de secteurs. Je comprends bien que certains secteurs touchés par certaines nouvelles taxes réagissent, mais ce qui est le plus interpellant là-dedans, c'est qu'ils disent - et j'espère que vous pourrez me contredire - qu'ils n'ont pas été consultés ou qu'ils ont eu des difficultés pour avoir un contact avec vous. Consulter les secteurs et essayer de négocier les mesures est une tradition ici, même si ce n'est pas toujours facile. Qu'en est-il à ce niveau-là ?

En matière de déchets, de nouvelles mesures et de nouvelles taxations sont proposées. Elles permettent selon vous de respecter nos engagements en matière de plan d'investissements, et vous dites que nous y sommes particulièrement attachés. Peut-être pas tant que cela, finalement. Ne doit-on pas avoir une réflexion sur certains outils qui vont coûter très cher et qu'il faut peut-être pouvoir

réévaluer parce que les choses ont changé depuis 2009? Elles évoluent et le volume de déchets à traiter, moyennant certaines politiques à changer en matière de tri des déchets, est tel que certains investissements sont peut-être moins indispensables. Je tourne le regard vers mon ami de Charleroi. Tous les outils prévus doivent-ils vraiment être mis en œuvre? Ne doit-on pas refaire un travail par rapport à cela? Dans certaines communes ou dans certaines régions, on a mis en place des systèmes de tri des déchets qui donnent des résultats considérables. Je veux bien vous donner les chiffres, car c'est du vécu. Donc, les volumes à traiter sont dorénavant différents en incinération, notamment. On parle ici de chiffres considérables d'investissements, ils sont énormes.

J'aimerais donc avoir un débat plus général sur cette politique des investissements et des déchets. Voilà dans un premier temps mon intervention générale.

**M. le Président**. – Merci, Monsieur Di Antonio.

La parole est à M. Senesael.

**M. Senesael** (PS). – Merci, Monsieur le Président.

Plusieurs éléments dans notre réflexion. D'abord, savoir que le gouvernement s'était lancé l'objectif, un défi même, celui d'atteindre l'équilibre budgétaire en 2015. Or, avec le budget 2012, qui fut déjà difficile à élaborer, il me semble que les exercices suivants le seront encore davantage.

Replacer cette observation dans le contexte difficile, pour souligner que, ni les TEC, ni les usagers, ni les travailleurs ne devraient subir de désagréments dans ce budget, et cela devait être souligné.

Dans vos matières, Monsieur le Ministre, ce sont les politiques de mobilité et d'environnement qui sont les plus consommatrices de crédits. Mais une politique d'aménagement bien pensée est-elle garante de recettes pour l'ensemble de la société? c'est une question que l'on peut légitimement se poser. À cet égard et malgré le travail d'évaluation du code, nous devons impérativement trouver une solution pour simplifier radicalement les procédures relatives aux permis d'urbanisation.

Ce sont aujourd'hui des millions d'euros d'investissements qui sont bloqués dans le contexte budgétaire et économique actuel et je pense que l'on ne peut pas, on ne peut plus se permettre l'immobilisme à ce niveau.

Au niveau de la mobilité, on a déjà évoqué le maintien de l'offre et le respect des engagements sociaux, ce sont deux éléments importants.

On constate également un gros effort budgétaire consenti en faveur de la politique cyclable.

En ce qui concerne l'environnement, nous pensons qu'il n'y a là qu'une direction à suivre, Monsieur le Ministre, le retour aux fondamentaux. Pour nous, les fondamentaux sont au nombre de quatre:

- la gestion des eaux usées;
- la lutte contre les pics de pollution;
- l'assainissement des sols et des sites pollués;
- enfin, le financement des infrastructures de gestion des déchets.

Dans un contexte budgétaire difficile, je l'ai rappelé en début d'intervention, nous devons nous centrer sur ces quatre éléments et plus les exercices budgétaires seront difficiles, moins nous devrons nous disperser.

Concernant les recettes, l'augmentation des redevances en matière de captage d'eau n'est qu'un juste retour des choses, puisque cette recette n'avait plus évolué depuis plus de vingt ans. Quand on voit que la Flandre s'engage à exporter de l'eau wallonne, il était temps de réagir. Nous soulignons la réaction juste et pertinente du gouvernement.

Par contre, la fiscalité relative aux déchets nous interpelle. En effet, nous sommes conscients qu'il faut trouver de nouvelles recettes et, sur le fond, on peut admettre les majorations prévues. Par contre, c'est encore une fois sur la forme qu'elle pose le plus de problèmes. En effet, on va agir rétroactivement, puisque la plupart des communes auront voté leur budget avant l'augmentation officielle de cette taxe. Or, elle aura un impact sur le coût-vérité.

Monsieur le Ministre, vous indiquez d'ailleurs à notre collègue Bayet qu'une circulaire était en cours de préparation indiquant qu'il n'y aurait pas de sanction pour les communes concernant le taux de couverture pour l'année 2012. Les communes pourraient-elles recevoir cette circulaire avant la fin 2011?

D'une manière générale, il convient donc de traiter les autorités locales et intercommunales avec respect. En effet, tant dans ce dossier que dans celui plus général du financement des infrastructures de gestion des déchets, on a l'impression d'une certaine défiance entre les intercommunales et l'administration. C'est dommage, car nos intercommunales sont compétentes et nos résultats en matière de traitement de déchets le prouvent. Il faut donc au plus vite régler la question du taux d'intérêt du remboursement des annuités et, à ce sujet, nous vous rappelons notre volonté de revoir les mécanismes de calcul du coût-vérité ainsi que de favoriser un contrôle sur base des budgets et non des comptes communaux.

**M. le Président**. – Merci, Monsieur Senesael.

La parole est à M. Desgain.

**M. Desgain** (Écolo). – Merci, Monsieur le Président. Mes collègues l'ont déjà dit, c'est un budget qui se fait dans des conditions difficiles et les budgets suivants le seront sans doute tout autant. Il est donc important, dans ces conditions, de pouvoir préserver l'action publique dans des domaines qui sont tout à fait essentiels. Non seulement parce qu'il y a des directives européennes qui nous imposent des objectifs à atteindre en termes de gestion des déchets, de qualité de l'eau, d'amélioration de la qualité des sols, de qualité de l'air, mais aussi parce que nous venons d'une situation environnementale qui, dans le passé, était particulièrement dégradée. Cette dégradation avait des conséquences fâcheuses pour les entreprises, pour les ménages, pour tous ceux qui font appel aux services environnementaux que l'eau, l'air ou les sols peuvent nous apporter.

Il faut donc poursuivre dans cette restauration de la qualité des grands secteurs de base de l'environnement. Ce sera bénéfique pour l'ensemble des acteurs qui sont utilisateurs, d'une façon ou d'une autre, des ressources naturelles.

Je pense donc que ce budget permet effectivement de préserver cet objectif. Et s'il entraîne des augmentations de recettes, de redevances, de taxation dans certains cas, c'est aussi pour permettre une amélioration de la qualité de l'ensemble de l'environnement ainsi que des services environnementaux qui sont à la disposition de l'ensemble des opérateurs, que ce soient des ménages ou des entreprises. S'il y a donc un coût parfois supplémentaire, il y a, de l'autre côté, un service qui s'améliore.

C'est aussi important en termes de mobilité. Les objectifs de mobilité durable sont en effet bien présents et confirmés par ce budget, que cela soit au niveau des moyens mis à disposition des TEC ou par exemple pour le développement de politiques cyclables dans les communes. Cela me paraît tout à fait important de soutenir la mobilité douce. Cela n'empêchera pas les TEC de devoir encore améliorer l'efficacité de leurs services. Je pense qu'autant certains TEC ont régulièrement adapté leurs lignes ou corrigé pour chercher toujours la meilleure efficacité, dans d'autres, il reste encore un travail important à faire en ce sens. Sur le TEC Charleroi, par exemple, l'arrivée du tram va permettre une réorganisation de l'ensemble des services de bus qui sont liés à cette zone. Mais il faut que ce soit fait en cherchant la meilleure efficacité possible. Il y a là un travail d'optimisation qui doit se poursuivre et qui est indispensable pour les prochaines années, si l'on veut que le compte budget et dépenses au niveau des TEC et de la SRWT soit toujours équilibré.

En matière de gestion des déchets, la taxation des déchets évolue, c'est vrai. Elle s'adapte mais elle se rapproche aussi davantage des évolutions acquises en termes de hiérarchie dans la gestion des déchets. Finalement, ce sont les opérations qui sont le plus bas dans la hiérarchie qui voient leur redevance augmenter. Cela découle d'une logique générale dans la politique de gestion des déchets, qui favorise le réemploi, la réutilisation, le recyclage, de conserver des moyens financiers, des moyens budgétaires pour pouvoir continuer à impulser ces politiques et soutenir les entreprises actives dans ce secteur, et à la pointe ou qui pourraient être, dans ces domaines, à la pointe de leur secteur. Cela me paraît aussi important à relever dans le cas présent.

M. Senesael a évoqué la question du coût-vérité. Je pense quand même que les augmentations qui, in fine, seront à charge des ménages sur les déchets ménagers resteront limitées parce que l'augmentation globale de taxes, à l'incinération notamment, reste tout à fait raisonnable. Les communes qui pourraient être en difficulté, par rapport au respect du coût-vérité, et qui se placeraient donc dans la fourchette entre 90 et 110% de l'ensemble des coûts, seront celles qui sont déjà aujourd'hui à 110% de couverture des recettes par rapport aux coûts et qui sont donc déjà un peu au-delà du coût-vérité, reconnaissons-le, puisqu'elles font payer à leurs citoyens presque parfois 10% en plus du coût total de la gestion des déchets. Ce sont celles-là qui seront en difficulté ou qui pourraient l'être par rapport au fait que la taxation à l'incinération et certaines taxations pour les mises en décharges seront en augmentation. Celles qui sont à 105%, 106% ou 107% du coût-vérité ne dépasseront pas le plafond des 110%. Elles ne seront donc pas obligées d'adapter leur fiscalité communale pour pouvoir y répondre.

Vous dites que c'est intéressant de revoir la question du coût-vérité. Je pense pour ma part qu'il serait bon de réfléchir aujourd'hui sur le système de sacs poubelles gratuits donnés aux citoyens et liés au paiement de la redevance. En effet, on a des communes où, pour des redevances importantes, on donne vraiment beaucoup de sacs poubelles gratuits et finalement, on en donne trop. On n'impulse donc pas de politiques favorisant un tri plus important des ménages ou une prévention plus importante de ceux-ci. Donc, on favorise toujours des filières qui procèdent prioritairement à l'élimination des déchets ou à leur incinération et on joue peu sur la prévention.

Dans les communes qui ont un mode de taxation des déchets ou de paiement des déchets beaucoup plus proportionnel à la quantité des déchets produite, la quantité totale de déchets est beaucoup plus faible. Et donc, dans ce cas d'espèce, le coût à charge des pouvoirs publics pour la création d'outils de gestion des déchets va diminuer puisqu'il y a

moins de déchets à traiter, et le coût à charge des ménages diminuera également.

Je pense qu'il y a vraiment une réflexion à ouvrir dans cette direction pour aller plus qu'aujourd'hui vers un mode de taxation proportionnel à la quantité de déchets produite. Cela peut aussi aider les citoyens à justement juguler ou contrôler cette légère augmentation du coût qui leur arriverait en bout de processus.

Sur le budget de l'office, il faut quand même être conscient que c'est assez difficile de travailler dans des budgets où on prévoit des dépenses pour financer des intercommunales et où les dossiers de financement de celles-ci n'arrivent pas dans les délais impartis. Car ces dossiers sont budgétisés alors qu'au bout de l'année, le dossier n'arrive pas à finalité. Cela peut générer des retards, des engagements qui sont inscrits, mais des retards à l'ordonnancement. Cela participe donc à la complexité de lecture au niveau du Fonds des déchets. Mais quand on travaille budgétairement avec des fonds, il y a toujours des difficultés de lecture en cas de retards entre les engagements et les paiements.

En matière d'eau, je pense que les dispositions prises vont dans le bon sens, qu'elles permettront de continuer à atteindre les objectifs européens en matière de qualité des masses d'eau. C'est vraiment important et tous les utilisateurs de l'eau pourront en profiter. Quant à la redevance sur le prélèvement des eaux potabilisables, c'est tout de même une redevance qui n'a pas été modifiée depuis plus de 20 ans et que l'on refixe à un niveau qui correspond en gros à une indexation. Je pense que cela va dans le bon sens. Cela pourra aussi, à terme, permettre de contribuer à réduire quelque peu la pression sur une ressource naturelle rare que nous devons mieux protéger et qu'on a aussi besoin, à ce moment-là, de moyens pour pouvoir en assurer la protection.

Voilà, Monsieur le Président, les quelques éléments importants que je voulais avancer dans la discussion sur le budget.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Juste une seconde, si vous le permettez, sur l'intervention de M. Desgain et son analyse sur le coût-vérité. Je pense que l'impact, c'est juste le contraire, sauf erreur de ma part. En fait, le montant des taxes étant fixé par les règlements-taxes qu'on approuve maintenant dans les conseils communaux, s'il y a une augmentation du coût de traitement due à la taxe-incinération, les communes qui étaient juste à la limite 90-92-94%, risquent de ne plus être qu'à 88 ou 90%. Donc, le risque est juste inverse.

**M. Desgain** (Écolo). – Oui, c'est juste, d'accord.

**M. le Président**. – Précision utile. La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont** (MR). – Dans un premier temps, je vais me borner à aborder les volets de la mobilité et du transport.

M. le Ministre parle dans sa présentation, et je l'en remercie, de priorités par rapport à ces deux pans de son budget. M. Di Antonio parle de sauver l'essentiel. Il y a déjà une petite discordance de point de vue entre les uns et les autres au sein de cette majorité. En ce qui nous concerne, les chiffres qui sont exposés sont évidemment des chiffres qui ne nous donnent pas à penser, Monsieur le Ministre, qu'il y a une volonté d'améliorer en cette belle région, les problématiques de mobilité, ni de donner une accessibilité vers le transport public plus grande qu'aujourd'hui.

La première de nos inquiétudes, et elle n'est pas des moindres, concerne les conseillers en mobilité. L'AB 43.02 du programme 14.02 voit des chiffres qui parlent d'eux-mêmes : 4 046 000 euros en 2011, 237 000 euros aujourd'hui. Cela veut-il dire que c'est le chant du cygne pour nos conseillers en mobilité qui œuvrent dans les communes ? Cela veut-il dire que ceux-ci ne vont plus être subventionnés quand on connaît évidemment les difficultés au niveau des pouvoirs locaux, difficultés financières s'il en est ? Il est clair qu'on ne voit pas comment ceux-ci pourraient assumer des financements totaux pour ces conseillers en mobilité qui, par le passé, faisaient l'objet d'une subvention par la Wallonie.

On pense évidemment à tout ce qui peut en découler comme problème. On sait que leur rôle est important pour faciliter cette mobilité pour laquelle nous sommes toutes et tous attentifs. On peut aussi penser à ces problèmes de sécurité qu'ils rencontrent au quotidien. De trop nombreux accidents sont à constater sur les routes, qu'elles soient communales ou autres. Il est clair que le rôle des conseillers en mobilité c'est aussi une prévention de tous les instants par rapport à ce phénomène. Nous sommes donc particulièrement inquiets. J'aimerais, de façon précise, Monsieur le Ministre, que vous puissiez nous annoncer si c'est la fin de ces subventions ? Pour cette décision, l'Union des villes et communes a-t-elle été consultée ? Quelle est globalement votre vision d'avenir par rapport à ces conseillers en mobilité ?

Autres chiffres qui nous interpellent, c'est cette AB qui concerne les études - et M. Di Antonio l'a dit aussi -, les actions, le soutien en matière de mercatique. Rien que le libellé de cette AB est déjà un peu interpellant, en matière de marketing, de la mobilité et de la politique cyclable. Vous savez que c'est évidemment quelque chose qui m'intéresse beaucoup. Là, on voit les moyens qui explosent littéralement puisqu'on parlait de 390 000 euros en 2011 pour 600 000 euros en 2012. Les justifications

se déclinent en termes de renforcement des cellules ferroviaire et cyclable. On a déjà parlé ensemble de cette cellule ferroviaire. J'aimerais savoir où nous en sommes. Par renforcement de ces cellules, vise-t-on une amélioration du cadre du personnel ? Pour la cellule ferroviaire, va-t-on passer de 0 à 1, 2 ou 3 ? J'aimerais avoir vos précisions pour ces deux cellules. Où en sommes-nous en termes de personnel ? Il y a 210 000 euros de plus, que va-t-on faire avec cette augmentation de moyens pour ces deux cellules ?

Un mot aussi, puisqu'on est dans le chapitre de la mobilité, sur les chartes communales de mobilité et l'outil PCM. C'est aussi là quelque chose de fondamental pour les pouvoirs locaux. On parle maintenant d'une évaluation externe, d'une étude - on parvient même à employer des synonymes, pour ne pas répéter trop ce qui se fait à travers l'ensemble des articles budgétaires qui vous concernent, Monsieur le Ministre. Pourquoi cette évaluation externe ? Par qui ? Le bureau qui va effectuer cette évaluation est-il déjà désigné ? Quel est le budget précis par rapport à une énième évaluation en cette matière, plutôt que d'aller peut-être vers des actions bien plus concrètes que ces séries d'analyses, évaluations, études, et caetera ? On y revient suffisamment pour estimer que c'est un des maux profonds de notre région dans sa politique, et tout particulièrement dans sa politique de mobilité et de transports.

Sur l'AB 01.11 du programme 14.02 « Dépenses de toute nature ».

**M. le Président**. – On est dans la discussion générale, Monsieur Dodrimont, on reviendra après programme par programme.

**M. Dodrimont** (MR). – J'y reste, Monsieur le Président, mais il me paraît nécessaire d'aborder, sur base de la présentation d'une politique générale, certains articles qui nous interpellent, et ce, pour essayer de bien comprendre ce qu'est la politique globale dans ces départements.

Puisqu'on parle beaucoup, dans cette Wallonie, de vélos, on parle de Wallonie cyclable, par rapport à cette AB, j'aimerais savoir ce qu'il en est exactement de ces chiffres qui sont annoncés ? Vous avez évoqué six communes pilotes qui pourraient bénéficier de ces subventions. On aimerait, Monsieur le Ministre, en savoir un peu plus. Quelles sont ces communes ? Quel budget vont-elles percevoir chacune ? Et pour quel type d'action ?

La mobilité, ce n'est pas toujours le vélo en Wallonie au vu de l'analyse de certains points. Là, j'ai vu quelque chose qui m'a un peu étonné. Il s'agit de la subvention pour un bateau-école, au bénéfice de la province de Liège. Alors, ne nous méprenons pas sur mes propos, c'est un dossier que je connais bien et que j'ai d'ailleurs soutenu dans une vie antérieure. Mais je ne vois pas très bien ce que cet article budgétaire vient faire dans l'analyse en termes de mobilité.

Je pense que l'objet premier de ce projet provincial est la formation de bateliers. On a peut-être, en Wallonie, beaucoup d'ambition par rapport à ce mode de déplacement. Le modeste parlementaire que je suis peut-il rêver un jour de prendre un bateau à Aywaille pour se rendre au parlement, à Namur, grâce à cet effort que la région va faire en faveur de ce beau projet ? Je m'y prendrai tôt assez, en effet, pour pouvoir arriver dans les temps. J'aimerais en savoir un peu plus, Monsieur le Ministre. C'est un projet de formation à hauteur de 250 000 euros. Ce n'est pas neutre. Allez-vous intervenir dans cette action, y a-t-il des demandes de ce type pour d'autres provinces de notre Wallonie ? J'aimerais en savoir un peu plus.

De façon peut-être plus globale en matière de transport, on a le sentiment, ou en tout cas on aimerait en être convaincu, que le gouvernement a la volonté de poursuivre son refinancement du groupe TEC. On voit une augmentation de 42 313 000 euros par rapport à cette somme globale consacrée au financement des TEC.

On n'est pas convaincu, Monsieur le Ministre, si je puis me le permettre. Tout d'abord, on sait qu'une bonne partie de ces montants est destinée aux engagements sociaux qui sont de l'ordre déjà de plus de 37 millions d'euros. Donc, entre 42 et 37 millions d'euros, on voit qu'il n'y a pas grand-chose qui va rester pour mener cette action de refinancement du groupe TEC. ON aimerait y voir plus clair par rapport à cette volonté affichée.

Petite interpellation également sur la réduction de 50 % sur les abonnements scolaires des jeunes de 12 à 24 ans qui était précédemment prise en charge par le budget de la Fédération Wallonie-Bruxelles ou par la Communauté française à l'époque. Cette somme, de 14,400 millions euros, est dorénavant prise en charge par le budget régional. J'aimerais avoir votre sentiment par rapport à cela. Cette somme peut-elle être qualifiée pour les prochains budgets ? J'aimerais que vous puissiez nous en dire un peu plus, si vous le voulez bien.

D'autres points posent également question, notamment sur l'extension du métro léger de Charleroi. Dans les chiffres tels que l'on pouvait les découvrir dans les documents qui nous ont été transmis et aussi si on se réfère à des réponses que vous nous avez données auxdifférentes questions parlementaires, on parlait d'un montant de 5,900 millions euros. Aujourd'hui, à lire le tableau que vous nous avez exposé, vous parlez plutôt de 2,500 millions d'euros. Qu'en est-il ? Quel montant doit réellement être pris en compte pour l'extension du métro léger de Charleroi ?

On parle aussi d'une somme de 5 millions d'euros pour les travaux qui concernent le site propre des TEC au sud de Charleroi. Cette somme peut-elle être considérée comme suffisante ? Pouvez-vous nous parler du montage financier de ce projet ? Nous dire qu'il y a un projet dans lequel on s'investit, c'est très bien mais combien va-t-il coûter au final ? J'aimerais vous entendre de façon plus précise par rapport à cela.

Nous avons encore d'autres questions, notamment sur les dépenses de toute nature relatives à la mise en œuvre de synergies avec la politique ferroviaire et la prise en charge des préfinancements wallons en matière d'infrastructures ferroviaires. Il y a une discordance de montants sur laquelle nous aimerions avoir un éclairage, le montant inscrit étant en effet de 9,678 millions euros. À justification parlant, elle est de 9,420 millions euros. Quel montant faut-il prendre en compte ? Si on veut pousser notre analyse plus loin, on voit que les annuités inscrites dans la convention tablaient, elles, sur un autre montant : 10,070 millions euros. Donc, un chat n'y retrouve pas ses jeunes. La somme de 9,670 millions euros est-elle bien celle qu'il faut prendre en compte ? Respecte-t-elle bien alors cette convention, puisque le montant de la convention était supérieur de 400 000 euros ? J'aimerais que vous nous apportiez les précisions adéquates.

Nouvelle différence de chiffres aussi relevée dans l'analyse..

*(Réaction de M. Senesael)*

**M. le Président**. – C'est ce que j'ai déjà dit à M. Dodrimont.

Alors, on ne reviendra pas deux fois, Monsieur Dodrimont, sur vos questions.

**M. Dodrimont** (MR). – J'interviens sur ce que M. le Ministre nous a présenté. Et je pense que M. le Ministre n'a pas fait une présentation uniquement globale de sa politique. Il nous a donné une série de chiffres.

**M. le Président**. – Mais vous intervenez allocation budgétaire par allocation budgétaire. C'est cela, le souci de la commission puisque, de toute façon, on a une discussion générale - certains sont intervenus - et puis, on va revoir programme par programme, DO par DO.

Puis-je vous demander de clôturer sur la discussion générale ? Et revenez DO par DO, si vous avez une note dans ce sens-là, parce que chacun va y revenir aussi.

**M. Dodrimont** (MR). – J'en reste donc là, Monsieur le Président, par rapport à l'analyse globale et je conclus en revenant sur notre sentiment que l'on désinvestit dans notre région. Tout à l'heure, en analysant les articles un par un, tel que vous le demandez lorsque nous reviendrons sur le sujet, nous argumenterons les inquiétudes qui sont les nôtres par rapport à ce point.

J'aurai à cœur de le faire aussi sur un autre sujet qui m'interpelle grandement en aménagement du territoire. Je parlerai quelque peu du Plan habitat permanent où, là aussi, on parle à nouveau d'études qui ne démontrent pas la volonté de concrétiser certaines actions. De manière globale, nous déplorons le manque d'actions concrètes par rapport à la politique que M. le Ministre entend mener.

Si je suis venu dans le détail par rapport à l'analyse que nous voulions faire sur ce sujet, c'est parce que je ne veux pas simplement me lancer dans une critique sans argument. La critique, nous tenons vraiment à l'argumenter et comment peut-on le faire mieux qu'en analysant poste par poste un projet de budget ?

Si je ne suis peut-être pas intervenu de façon globale sur le sujet, c'est parce qu'il mérite, à mon avis, d'être analysé en détail, ce que je ne manquerai pas de faire tout à l'heure pour les postes budgétaires que je n'aborde pas à ce moment de la discussion, Monsieur le Président.

**M. le Président**. – Merci, mais ne recommencez pas une deuxième fois votre intervention allocation budgétaire, si vous le voulez bien, Monsieur Dodrimont.

La parole est à Mme Cremasco.

**Mme Cremasco** (Écolo). – En ce qui concerne la mobilité, Monsieur le Ministre, vous nous avez exposé ce que vous avez pu maintenir, ce qui se passe à l'heure actuelle et vous avez pointé quelques projets structurants dans le cadre de la discussion sur la mobilité, il y en avait d'autres.

Dans cette commission, on a beaucoup parlé du tram de Liège, notamment. Il y a eu aussi la gare de Charleroi. La mobilité est un enjeu énorme, notamment en termes d'environnement - et j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le ministre du budget, hier dans sa commission. L'impact est tel que l'on a eu des échos de rassemblement de quelques projets dont le tram et la gare de Namur, par exemple.

Je voulais insister ici, dans le cadre de la mobilité en général et pour faire le lien transversal avec les autres politiques, sur le fait que, s'il faut mettre des projets structurants sur la table dans le cadre d'un projet structurant, dans un contexte budgétaire serré, il faut certainement mettre toute la politique de la mobilité, en tout cas tous les projets qui la concernent, dans ce paquet global. Par rapport à cela, le budget consacré à l'heure actuelle à tous ces grands projets va certainement permettre à la Wallonie d'aller vers une autre forme de mobilité

dans le futur et il convient d'en parler. Il y notamment cette grande échéance à dix ans dans le cadre des réformes institutionnelles où la Wallonie sera davantage autonome. Je voulais donc plaider ici, dans le cadre de notre discussion générale, pour que les grands projets structurants soient tous mis sur la table, en ce compris le projet routier, les projets de transports en commun qui vont changer l'avenir des villes ou l'avenir des campagnes, le rail qui est quelque chose de très important. On dira ce que l'on veut mais dans cette commission, tous les membres étaient heureux qu'on leur présente l'étude Tritel, une étude, encore une autre, mais en attendant, on a eu une vision du rail complète et générale qui nous permettra certainement de nous positionner dans une mobilité du futur.

C'est donc une intervention très générale, puisque je fais même le lien avec le ministre du budget. Il faut parler de la mobilité et, si ce budget peut laisser certains d'entre nous sur leur faim par rapport à une vision à long terme, je pense quant à moi qu'il y a beaucoup de projets qui sont dans le pipe et qui sont dans le long terme, sur lesquels il va falloir faire de grands choix, notamment dans le cadre d'un budget serré. Il faudra donc faire les bons choix.

Par rapport à l'aménagement du territoire, de façon générale, je trouve que le budget est particulièrement réduit mais c'est dû à la problématique en tant que telle et au programme par exemple 16.2 qui est très faible, soit 2,5% de votre budget au total. J'aurais d'ailleurs voulu dire que celui-ci est également impacté. Ce n'est donc pas toujours facile pour les différents secteurs concernés par l'aménagement du territoire et on le sait dans cette commission, ô combien pointue, il y a le SDER, les outils, tous les ateliers du territoire. Ce sont des outils importants par rapport à la population, à la politique en général et pourtant, il faut faire des efforts là aussi et, si le budget est faible, c'est un peu par nature.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, par contre, il y a un gros poste qui concerne justement les sites pollués et les sites à réhabiliter. Je voudrais souligner les gros budgets qui sont dégagés dans ce cadre. Je note que 573 millions au total, avec le Plan Marshall et le Plan Marshall 2.vert, sont consacrés à cet objectif énorme en termes de restructuration de la Wallonie qui est de s'occuper de tous ces sites pollués d'activité industrielle, de les reconvertir et d'arriver à les redéployer sur eux-mêmes. Si le budget a parfois l'air un peu tristounet, je tiens à dire que là, cela n'est pas du tout le cas. De fait, cela reste des mesures fortes et, en contrepartie de cet investissement important dans la réhabilitation de nos sites industriels, il y a cette nouvelle taxe sur les sites d'activité économique désaffectés.

On aura sans doute l'occasion de revenir dans le détail sur cette évolution mais je vois aussi un gros mouvement de rentrées par rapport à cette politique afin de pouvoir l'alimenter.

Une nouvelle fois, la tâche est lourde. Je me réjouis donc de ce transfert dans les deux sens : à la fois en investissements et en recettes.

Enfin, par rapport aux captages d'eau, en règle générale et si mes collègues en ont déjà parlé, je m'inquiète un peu plus, notamment par rapport à la concertation du secteur et au fait de faire émerger un assentiment global quant à cela et à l'utilisation de cette taxe. Je m'inquiète plutôt de l'utilisation du fonds en tant que telle. Je souhaiterais voir ce qu'il en est fait, notamment pour certains secteurs tel que le secteur carrier, où là aussi, on a eu l'occasion de discuter de la problématique il y a 15 jours.

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

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez dit que c'est un budget difficile dans plusieurs registres, car il fallait faire face à toute une série d'enjeux. Vous avez répété cela plusieurs fois. Si vous trouviez votre budget difficile, j'ai relevé beaucoup d'endroits où il y avait encore moyen de faire de sérieuses économies, économies que vous auriez dû puiser dans votre budget. Lorsque nous allons analyser les AB de façon succincte, j'y reviendrai.

Je voudrais vous dire que les études que nous retrouvons en masse, les honoraires pour des frais d'avocats, voilà toute une série de points où vous auriez pu faire des économies.

Je n'ai pas la même vision que la vôtre qui est d'augmenter les taxes, et particulièrement de la façon dont c'est prévu aujourd'hui, c'est-à-dire par un décret fiscal dans lequel, mes collègues l'ont déjà signalé, on n'a pas eu de concertation avec le secteur. Les entreprises que vous allez taxer aujourd'hui vont découvrir en fin d'année cette nouvelle taxation dans une situation économique particulièrement difficile pour elles. Il me semble qu'il aurait été vraiment judicieux de pouvoir prendre contact avec elles, que ce soit au niveau des taxes sur l'eau ou des taxes sur les déchets. Tout cela va avoir des conséquences importantes. On a l'impression que vous avez agi avec une certaine rapidité. Quand j'entends Mme Cremasco ou M. Desgain dire : « On n'a pas augmenté le prix de l'eau depuis plus de 20 ans », vous n'allez pas me faire croire que l'on n'avait pas le temps de réfléchir et de voir comment on allait efficacement augmenter le prix de l'eau, de façon juste, équilibrée, tant dans l'intérêt des consommateurs, que celui des sociétés productrices d'eau.

Deuxième chose, le fait de se lancer dans ce décret fiscal vous permet de ne pas passer devant le Conseil d'État. On va découvrir sans doute par la suite tous les problèmes de la mise en route d'un dossier comme celui-là dans son application.

Voilà les deux remarques principales que je voulais faire de façon générale.

Une petite incise, Monsieur le Ministre, par rapport aux dépenses de cabinet. J'ai entendu notre illustre ministre du budget faire préalablement une suggestion dans la presse, annonçant une diminution de la rémunération des ministres. Sans doute poussé un peu tant par le Fédéral que par les médias, on a entendu qu'il allait y avoir ici aussi une diminution de 5% pour les ministres de la Région wallonne. Si on y regarde d'un peu plus près, ce sera après l'indexation de 2,5%. J'aime bien les choses quand elles sont clairement dites. Donc, on va diminuer de 5% alors que l'on augmente de 2,5%. J'aimerais bien avoir un petit mot d'explication de votre part pour savoir comment vous allez régler cela dans vos dépenses de cabinet.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je vais reprendre les différentes interventions plus ou moins dans l'ordre où elles ont été faites et je vous remercie, bien entendu, pour l'ensemble de vos commentaires et de vos questions.

Comme M. Di Antonio l'a répété, c'est un exercice difficile et c'est bien sûr cela qui justifie aussi, Madame de Coster-Bauchau, que des décisions ont été prises en matière de recettes également. Le problème n'est pas de passer ou non au Conseil d'État, le problème est d'équilibrer le budget 2012 et de mener des politiques intelligentes. C'est aussi le problème qui se pose au Gouvernement fédéral, mais dans des grandeurs encore bien plus importantes.

Vous avez notamment, Monsieur Di Antonio, évoqué le problème des études. On peut discuter pendant longtemps de la question des études. Les études en cours sont justifiées. On a eu une présentation qui a convaincu l'ensemble de la commission, par exemple sur l'étude Tritel. Pourquoi a-t-on fait une étude Tritel ? Parce qu'il n'existe plus d'expertise rail à l'administration wallonne et que la législature précédente n'a pas considéré que c'était une priorité de maintenir une expertise. À l'administration, nous sommes en train de la remettre en œuvre. Et je répondrai à votre question, Monsieur Dodrimont, puisqu'un expert a été engagé maintenant par décision du gouvernement et que trois engagements sont prévus dans les prochains mois. Nous sommes donc en train de reconstituer cette cellule. Par définition, nous n'allons pas attendre que cette cellule soit en place pour réfléchir à l'avenir du rail wallon et à ce que nous devrons répondre à la SNCB lorsqu'elle nous concertera, dans quelques mois, sur les priorités. Il s'agit là d'enjeux tout à fait essentiels et les budgets qui sont consacrés aux différentes études sont finalement assez limités par rapport aux impacts budgétaires réels des politiques qu'ils sous-tendent, cela me paraît essentiel à mesurer.

En ce qui concerne la question de la taxe sur les captages d'eau, nous avons fait réaliser une estimation du montant. Vous parlez de la question des fuites d'eau. Ce n'est pas tellement cela qui est important. Les chiffres qui sont donnés sont en mètre cube capté. Ils n'intègrent forcément pas les fuites d'eau, mais si on ramène les choses à l'échelle d'un ménage, cela représente, en fonction de la consommation du ménage, de sept à dix euros par an. Cela reste une contribution assez limitée des ménages pour amener à une recette très importante, d'une estimation de 22 millions d'euros, de ce prélèvement sur les captages d'eau qui permet non seulement que l'on ait une contribution très importante cette année au budget général de la Wallonie, mais qu'à partir de 2013, on ait aussi une recette très importante en termes de financement global de la politique de l'eau. Comme je le disais tout à l'heure, nous allons devoir démontrer que nous sommes capables de garantir assez rapidement le bon état des masses d'eau et donc, il ne s'agit pas seulement de s'inquiéter de l'évolution de la ressource quantitativement - ce n'est probablement pas le problème principal en Wallonie, sauf bien sûr localement lorsqu'il y a des problèmes de hauteur de nappes phréatiques à certains endroits -, mais il s'agit plutôt de garantir la qualité de l'eau. Donc, tout le contentieux en cours sur l'épuration est un élément, mais il y en a beaucoup d'autres. Il s'agit ici d'une mesure qui, de toute façon, devait être prise. Peut-être aurait-elle été prise en 2013 plutôt qu'en 2012 mais il s'agit ici d'une anticipation qui est essentielle dans la politique générale de l'eau.

Il est vrai que nous n'avons pas pu mener, vu la cadence des travaux budgétaires, toutes les consultations qu'il aurait été souhaitable d'avoir. Ces consultations pourront se poursuivre également. Il est clair que le travail sur le budget n'a pas été un exercice facile. Lorsque nous voyons nos collègues fédéraux qui ont travaillé toute la nuit jusqu'au matin pour se mettre d'accord sur le budget, je doute qu'ils aient consulté l'ensemble des secteurs concernés pour 11 milliards d'économies du budget fédéral au milieu de la nuit. À un moment donné, il faut aussi prendre des décisions et faire des arbitrages. Il est clair que ce budget est difficile pour tout le monde, il y a des contributions de l'ensemble des secteurs wallons, d'une manière ou d'une autre, dans les recettes et dans les dépenses. On ne peut pas l'éviter. Par contre, cette consultation est nécessaire et doit se poursuivre. Il est clair que, pour prendre par exemple la question du secteur carrier

qui a été évoquée par Mme Cremasco, nous souhaitons évidemment poursuivre ces discussions, notamment pour l'utilisation ultérieure de ces recettes nouvelles puisqu'un certain nombre de questions sont posées et que ce dialogue va devoir se poursuivre de manière plus globale. Je serai évidemment tout à fait disponible pour cela. C'est une mesure qui est tout à fait générale et qui n'affecte pas prioritairement et isolément le secteur carrier.

Pour terminer par la dernière intervention de M. Di Antonio sur la question des investissements en matière de déchets, vous avez tout à fait raison, je n'ai aucun problème à réexaminer la pertinence du développement des différents outils en matière d'infrastructures des déchets. Néanmoins, et je crois avoir été à de multiples reprises - y compris par des collègues de votre propre groupe - fortement interpellé sur un certain nombre de remboursements d'intercommunales, il y a des attentes variables et des engagements qui ont été pris par le gouvernement, donc des niveaux d'engagements qui sont variables. Mais il n'y a pas de souci dans mon chef, à ce que nous puissions, au sein du gouvernement, examiner l'ensemble du plan d'investissement et de ce qui est prioritaire ou ce qui l'est moins.

Je remercie M. Senesael pour les commentaires qu'il a faits sur la priorité qui est donnée aux transports en commun et cette volonté de pouvoir maintenir l'offre et de poursuivre cette politique de développement du transport en commun. Il a raison sur le fait qu'à l'encadrement des pouvoirs publics, les politiques d'aménagement du territoire et d'environnement sont peut-être des plus petits budgets, quantitativement, dans les compétences qui me concernent. Ils ont pourtant des impacts potentiellement très importants sur le monde économique.

Bien entendu, les questions soulevées, à savoir la praticabilité des législations notamment et leur simplification lorsque cela est possible, sont tout à fait essentielles pour le monde économique. C'est à ce niveau-là aussi que, parfois les études sont nécessaires, parce qu'il vaut mieu,x avoir une étude de quelques centaines de milliers d'euros afin d'éviter des dégâts de plusieurs dizaines de millions d'euros dans le monde économique, en fonction de telle ou telle législation. Le travail va évidemment se poursuivre. Je ne vais pas faire ici tout le débat sur le CWATUPE, notamment pour ce qui concerne les permis d'urbanisation.

Simplement vous signaler que le travail s'est poursuivi aussi en dialogue avec l'Union des villes et communes et avec un certain nombre d'interlocuteurs et que je pourrai présenter, d'ici la fin de l'année, un vade-mecum, à la finalisation maintenant, qui explicitera bien et qui réduira la marge d'interprétation ou de difficultés par rapport à la mise en œuvre de ce permis d'urbanisation. Un grand nombre des questions posées sera résolu par ces différentes clarifications, sans devoir pour autant modifier en tant que tel le code, ce qui sera évidemment envisagé dans un second temps au moment de la révision du CWATUPE.

J'en viens aux questions concernant les modifications sur la fiscalité des déchets. J'ai cité un chiffre pour les captages d'eau. Pour ce qui concerne les déchets en matière d'implication sur les ménages, il est vrai qu'il y a une augmentation de la fiscalité qui touche aussi les ménages pour les déchets. Cela représente 80 cents par an par Wallon. Cela me paraît relativement raisonnable si l'on prend l'impact des mesures qui touchent les ménages, puisqu'il y a d'autres mesures qui touchent les entreprises. Les différents taux qui sont donnés permettent de générer quelques recettes supplémentaires. Le but est de rééquilibrer le budget de l'audit, puisque je vous ai montré tout à l'heure qu'il y avait un réel déficit entre les rentrées et les dépenses.

Maintenant, pour ce qui concerne l'effet rétroactif, je reviens à votre intervention, Monsieur Senesael, c'est bien la raison pour laquelle nous avons prévu une circulaire. Elle pourra sans problème être envoyée dans les communes, avec mon collègue des pouvoirs locaux, d'ici la fin de l'année, pour bien clarifier cet état de fait. Il n'y aura donc pas de sanction l'année prochaine par rapport au respect du coût-vérité, puisque les communes n'auraient pas pu intégrer ces modifications de taxation dans les calculs prévisionnels qu'elles ont faits.

Pour ce qui concerne le fait de prendre en compte les budgets plutôt que les comptes, j'ai déjà eu l'occasion de répondre à cette question lors de différentes questions parlementaires. C'est contradictoire avec la législation existante, telle qu'elle a été adoptée par le parlement bien avant mon arrivée.

M. Desgain a tout à fait raison pour ce qui concerne la taxation des déchets, les modifications des différents taux sont une étape supplémentaire dans la concrétisation de la hiérarchisation des différents modes de traitement des déchets. Il est clair que, si le déséquilibre se manifeste de cette façon entre les recettes et les dépenses de l'OWD, c'est aussi parce que les comportements évoluent et que donc, les volumes diminuent et la taxe a moins de rendement. C'est tout à fait positif qu'il en soit ainsi. C'est aussi l'objectif de ce type de taxation. Et, forcément, c'est une taxation qui est également amenée à être évolutive par définition.

Pour ce qui concerne la pression sur la ressource en eau, je pense que j'y ai déjà répondu assez longuement.

Concernant les différentes questions de M. Dodrimont sur la mobilité, c'est vrai que l'on pourrait le revoir tout à l'heure en détail mais, pour répondre au point soulevé en ce qui concerne les conseillers en mobilité, il s'agit ici d'une écriture comptable. Il n'y a pas de modification par rapport à 2011, simplement il y a des transferts entre AB, ce pour des raisons tout à fait techniques - entre l'AB 33.02 et l'AB 011 - et vous verrez qu'en additionnant les deux, vous retrouverez les montants initiaux. Il n'y a pas de modification particulière.

Pour ce qui concerne les PCM, il y a une évaluation qui est en cours et qui a été sous-traitée à l'ISSED, l'administration et l'Union des villes et communes de Wallonie. La volonté de cette évaluation est de tirer un bilan et d'être plus efficace dans les politiques et dans la manière de mettre en œuvre cet outil. Cela ne peut être que positif.

Vous évoquiez la question des communes pilotes «Wallonie cyclable». Elles ne sont pas encore désignées. Le jury s'est réuni et a remis un avis au gouvernement qui devra se prononcer, soit cette semaine, soit prochainement, sur le choix des six à huit communes telles qu'elles étaient prévues dans l'appel. Après la première sélection des treize communes, il faut maintenant la seconde sélection pour la répartition des 3,7 millions d'euros qui sont prévus à partir de l'année prochaine pour soutenir ce projet de communes pilotes.

Forcément, je ne peux pas vous donner les montants commune par commune, parce que ce sera une répartition qui dépend de la population, plusieurs paramètres interviennent donc. Ce sera réparti entre les communes sélectionnées, également en fonction de la taille des communes. Je peux en tout cas vous dire que ce projet a suscité un certain engouement puisqu'on a eu 60 communes candidates à la première étape. treize avaient été sélectionnées. Il y a beaucoup de très bons projets. On a pris un peu de retard parce qu'à la demande des 13 communes, on a prolongé le délai de rentrée du projet détaillé, parce qu'il y avait vraiment une demande d'approfondissement. On aboutira à quelque chose de visible et de marquant en matière de politique cyclable, c'est toujours insuffisant, on préférerait le faire dans 70 communes de Wallonie que dans 6 à 8 .

Concernant le refinancement du groupe TEC, vous dites que vous n'êtes pas convaincu. Je ne sais pas ce qu'il faut faire. Les montants que j'ai montrés tout à l'heure sont plus que convaincants, dans la mesure où on ne peut pas mettre plus. En tout cas, pour 2012, on se retrouve avec une situation tout à fait gérable sans devoir toucher à l'offre du groupe TEC, comme en attestent les différents budgets qui ont été joints. Je rappelle que M. Desgain avait fait une demande pour que l'on joigne les budgets du groupe. Ils le sont, même si ce n'est pas formellement obligatoire dans la procédure budgétaire et même si, à ce stade, ils ne sont pas encore adoptés par les conseils d'administration. La situation est tout à fait gérable en 2012 sans devoir toucher à l'offre. C'est un refinancement structurel de 7 millions supplémentaires, en plus du financement du métro de Charleroi par exemple et du transfert de l'intervention dans les abonnements 12-24 ans. C'est une discrimination positive tout à fait exceptionnelle pour la politique des transports en commun par rapport à l'ensemble des politiques wallonnes. C'est un des points importants de ce budget 2012.

Vous intervenez justement sur la question des abonnements scolaires des 12-24 ans. Oui, il est prévu qu'elle soit récurrente dans les années suivantes. C'est un montant de 14,4 millions. Au lieu que cette intervention se fasse au départ du budget de la Fédération Wallonie-Bruxelles, elle se fait au départ du budget wallon. Pour les usagers, il n'y a pas de modification, c'est un transfert tel quel au groupe TEC pour financer cette intervention.

Pour les montants du métro de Charleroi, c'est malheureusement le retard des travaux qui justifie la réduction des montants. Il y a notamment un report pour ce qui concerne l'antenne de Gosselies. C'est regrettable. Cela nous aide un peu pour le budget en 2012 mais c'est évidemment regrettable en soi. Il y a eu différents retards dans les travaux, c'est un fait, c'est dommageable notamment pour les impacts que cela peut avoir sur la Ville de Charleroi en matière de mobilité et de report de la mise en œuvre. C'est ainsi. Un certain nombre d'intervenants extérieurs dans les prestataires ont pris du retard. C'est la raison pour laquelle les montants sont moins importants que ceux que vous avez cités. Bien sûr, ils seront amenés à progresser l'année prochaine, puisqu'on n'est pas encore ici en application pleine et entière du supplément d'exploitation nécessaire pour le métro de Charleroi. Je dis supplément, parce qu'il y a en même temps une réorganisation partielle du réseau qui se fait avec la mise en œuvre de ces extensions du métro. Il n'empêche qu'au total, il y a quand même un besoin de supplément d'intervention en matière de subventions d'exploitation.

Pour ce qui concerne la ligne propre du Bultia, il n'y a pas encore de budget disponible précis, puisque c'est une décision du gouvernement de créer cette ligne et d'y consacrer un budget structurel de 5 millions d'euros par an. Je ne peux pas encore vous dire combien d'exercices budgétaires précis seront nécessaires pour financer cet investissement puisque la première étape est la réalisation des études en cours ce mois-ci et le chiffrage précis de cet investissement. À ce stade, nous avons prévu cinq millions d'euros mais il est clair que la première étape est l'étude précise de chiffrage d'un investissement qui devra venir confirmer cette décision. Le solde sera utilisé dans le cadre d'une provision au sein du groupe TEC pour la réalisation des travaux qui s'étalera sur plusieurs années.

Pour ce qui concerne les annuités pour la ligne Bruxelles-Luxembourg, elles ont été revues à la baisse. Ce sont aussi les chiffres qui nous sont transmis par rapport au respect des conventions avec la SNCB pour les différents préfinancements. Il y a donc eu une révision, également en raison de différents retards dans la mise en œuvre de ces investissements.

Madame Cremasco, vous avez tout à fait raison d'insister sur les différents investissements structurants et très importants qui sont prévus pour les prochaines années en matière de mobilité. Il y en a évidemment dans d'autres matières également. C'est important de les avoir bien en tête. Il y a ceux qui dépendent directement de la Wallonie, ce sont les investissements que l'on a pu citer à différentes reprises, comme la gare des bus de Namur, la gare des bus de Mons, l'investissement sur le Bultia, le tram au niveau de Liège. Il est clair que ces investissements sont nécessaires pour permettre le transfert modal progressif. Dans les prochaines années et dans les prochaines décennies, nous devons avoir des objectifs encore très ambitieux d'augmentation de la fréquentation du transport en commun. Cela prend quelques années d'investissement avant que ces investissements soient réalisés et que ces transferts modaux puissent se concrétiser. Cela me paraît être inéluctable dans les défis face auxquels nous nous trouvons.

Il y a aussi toute la partie rail ferroviaire - je ne vais pas refaire tout le débat que nous avons eu avec Tritel - mais où la discussion à venir sur le plan d'investissement de la SNCB sera tout à fait essentielle dans les prochains mois. J'espère ne pas devoir trop m'inquiéter de ce que j'ai pu lire dans la presse sur les réductions annoncées, éventuellement dans les politiques d'investissement fédérales en matière de SNCB. Mais là, nous y reviendrons ultérieurement, lorsque nous disposerons de plus d'informations.

Il est vrai que beaucoup de lignes budgétaires sont réduites. Vous citez l'aménagement du territoire, c'est vrai dans les autres politiques également. Forcément, il y a une nécessité de réduire globalement de 2,5% supplémentaires les dépenses primaires de l'ensemble des secteurs, cela s'ajoute à une réduction antérieure de 2,5% déjà en début de législature. Nous savons tous que, naturellement, les dépenses croissent. On se doute bien que, par définition, c'est un exercice extrêmement difficile et frustrant et que, à tous les endroits, il faut racler tous les fonds de tiroir, être plus efficaces mais aussi réduire les politiques. Cela se traduit de manière dispersée sur l'ensemble des budgets. C'est un fait mais c'est ce qui permet d'équilibrer globalement le budget.

Vous avez aussi tout à fait raison de souligner que le Plan Marshall 2.vert garde toute son intégrité, il s'agit d'une politique essentielle et que les deux enveloppes qui me concernent - à savoir les SAR et les sites pollués -, sont vraiment des actions volontaristes très importantes qui se poursuivent et qui ont vraiment leur cohérence propre. Le gouvernement n'a évidemment pas remis en cause tout le montage du Plan Marshall 2.vert malgré la situation budgétaire difficile dans laquelle nous nous trouvons. Ce plan a gardé toute sa cohérence, sa force et son impact par rapport à l'ensemble du secteur économique.

Il est vrai qu'une efficacité plus importante est attendue de la taxation sur les sites désaffectés. C'est un constat aujourd'hui qu'un très faible rendement de ces taxes existait. Il vous est proposé, dans le décret recettes, de modifier les mécanismes de perception pour qu'il y ait moins d'exemptions et qu'il y ait un rendement plus efficace de ces taxes. C'est aussi une volonté d'encourager les différents acteurs, et en particulier le secteur privé, d'assainir plus vite les sites concernés. Cela fait partie d'enjeux économiques d'évolution du paysage, de mise à disposition de nouveaux terrains pour l'activité économique. Tout le monde est gagnant, c'est vraiment une politique plus efficace de mobilisation de ces différents terrains qui aideront les pouvoirs publics dans les investissements qui sont faits par ailleurs via les SAR, via les sites pollués, par les communes sur l'ensemble du territoire wallon pour essayer de l'assainir complètement. On sait qu'il en reste encore pour quelques années. Les budgets prévus par le Plan Marshall ne seront pas suffisants pour épuiser tout le passif des sites à traiter.

Madame de Coster-Bauchau, j'ai déjà répondu à la question des études. Vous évoquez aussi la question des frais d'avocats. Les avocats, il faut aussi les payer. Des contentieux sont en cours, ils résultent parfois de plusieurs années, et même de plus d'une législature. On ne peut pas faire autrement que de les traiter, de représenter la région, de défendre la région et de payer ses différents avocats. La volonté est qu'à terme, il y ait le moins de contentieux possible. Cela ne dépend pas que de nous, parce que vous savez aussi que les acteurs se mobilisent aussi en fonction de leurs intérêts, qu'il y a toutes les difficultés de la législation européenne, qu'il y a beaucoup de niveaux d'intervention. Il est clair que, plus les législations et politiques wallonnes seront claires et peu interprétables, plus les contentieux risquent d'être limités. C'est dans ce sens-là que je souhaite travailler, en particulier dans le cadre de la réforme du Code de l'aménagement du territoire.

Ceci étant, vous citez les études et les frais d'avocats. On peut discuter sur l'une ou l'autre AB, sur l'une ou l'autre étude que vous contestez peut-être. Pour moi, les études menées sont toutes essentielles. Quoi qu'il en soit, on ne parle pas des montants, on n'est pas dans la même échelle de grandeur que les montants de recettes, par exemple

de 22 millions, sur les captages d'eau. Pour récupérer 22 millions sur les études, vous pouvez déjà y aller. Il faut aussi mesurer qu'on ne parle pas des mêmes montants.

Pour ce qui concerne votre dernière question sur les salaires des ministres, il ne faut pas les confondre avec les dépenses de cabinet qui sont bloquées depuis le début de la législature. Ces dernières ont été réduites et il n'y a pas d'indexation sur celles-ci. Vous mesurez bien que, dès lors, les services du gouvernement sont chaque année dans une situation plus difficile pour gérer leurs propres services. Nous maintenons cette orientation-là mais elle n'est absolument pas anodine. Ce n'est pas plus facile pour les ministres de gérer leur équipe directe.

Pour ce qui concerne une baisse du salaire des ministres, en ce qui me concerne, je n'ai aucun problème à cela, il est tout à fait positif que des signaux soient donnés, même s'ils sont symboliques, à l'échelle du budget wallon, par rapport à l'ensemble de la population qui doit contribuer. Je n'ai fait qu'appliquer la décision du gouvernement par rapport à ce montant.

Comme vous le savez aussi, il y a, du côté wallon, un montage qui fait que les ministres sont rémunérés de deux façons : d'une part, par le système parlementaire et d'autre part, par le système spécifique ministériel. Il est clair que le système parlementaire concerne l'ensemble des parlementaires. Il n'a pas été réduit, donc il ne se voit pas non plus impacté pour ce qui concerne les ministres personnellement.

Voilà, Monsieur le Président, je pense avoir fait le tour des différentes interventions générales.

**M. le Président**. – Je dois des excuses à M. Senesael, j'aurais dû être plus attentif sur le déroulement de la discussion générale. Mais on est déjà beaucoup entré dans un certain nombre de dossiers.

Je suggère que chacun reprenne la parole comme il le souhaite et que nous puissions avancer, peut-être programme par programme.

La parole est à M. Senesael.

**M. Senesael** (PS). – Je veux juste revenir sur deux petites choses. D'abord, je remercie M. le Ministre pour les différentes informations qu'il nous a livrées, annonces qu'il nous a faites, que ce soit pour le vade-mecum du permis d'urbanisation présenté au parlement avant la fin de l'année ; les mesures déchets pour les ménages avec le coût par an et par ménage - 80 centimes -; ou la circulaire qui empêche la sanction pour coût-vérité, qui sera envoyée dans les communes avant la fin de l'année.

Je maintiens cependant, Monsieur le Ministre, mon analyse de se baser, pour ce coût-vérité, sur les budgets et non sur les comptes communaux, conformément à la note au gouvernement explicative de l'application de l'arrêté de 2007.

Le but d'une discussion budgétaire n'est pas non plus d'avoir un échange entre parlementaires, et je m'en garderais bien. Néanmoins, je tiens à rectifier quelques éléments qui ont été mis en évidence ce matin au cours de la discussion générale. Je rappelle que les communes ont dû rentrer leur règlement de taxe à l'OWD pour le 15 novembre. L'augmentation effective de la taxe ne se fera qu'à partir du vote de ce budget. Les données qu'ont les communes ne sont pas forcément les bonnes. Je tiens à le rappeler.

Deux, le système actuel de calcul coût-vérité entraîne, même si la quantité de déchets diminue, une hausse de la facture du citoyen.

Trois, ce ne sont pas les intercommunales qui sont en retard dans les dossiers, mais bien le traitement par l'Office wallon des déchets qui prend, à mon sens, trop de temps.

Enfin, aujourd'hui, dans le remboursement des annuités, on ne respecte pas l'arrêté de 2007. Il faut rembourser les intercommunales au bon taux d'intérêt.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Je voudrais également remercier M. le Ministre pour ces éclaircissements qui, de manière positive, répondent à certains des aspects qui ont été soulevés. Effectivement, pour ne pas qu'il y ait de mauvaise compréhension de ce que j'ai dit à propos des investissements en matière de traitement des déchets, lorsque des investissements ont été engagés, on doit évidemment les respecter. Ceci dit, il y a encore des projets qui sont encore à l'état de projets et c'est là qu'une évaluation peut être nécessaire. Je peux comprendre que certaines intercommunales tiennent absolument à certains projets mais il faut quand même démontrer leur utilité, d'autant plus que, si on réorganise un peu différemment la collecte, on peut arriver à des volumes à traiter qui seront différents.

Par rapport au chiffre de 10 euros par ménage, vous avez également cité un autre chiffre qui a un impact global dans le budget de 22 millions. À ma connaissance, et selon les derniers chiffres, il y a un peu moins d'1,5 million de ménages en Wallonie. La différence se trouve chez les autres consommateurs d'eau, comme les entreprises ou les pouvoirs publics.

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

**M. Dodrimont** (MR). – Je réplique à ce que M. le Ministre a dit et je vais éviter pour le moment ce qui ne relève pas de la discussion générale.

J'aborderai donc uniquement tout d'abord ce qui a été dit par rapport au financement des TEC. Vous dites être étonné que je ne sois pas convaincu par rapport à ces chiffres que vous exposez mais je pense qu'on n'a pas la même lecture de ces chiffres. Si on analyse globalement l'ensemble des nouvelles obligations auxquelles vous devez faire face dont la nouvelle billettique qui représente 2 millions d'euros, on se rend compte que ces nouvelles obligations représentent un budget de 63,135 millions d'euros alors que le refinancement représente 42,313 millions d'euros. Je m'excuse, mais on peut essayer de lire les chiffres dans tous les sens, j'ignore comment me montrer convaincu par ceux-ci. Et je ne suis pas le seul. La Cour des comptes, dont je remercie l'honorable membre pour son exposé, ne dit pas le contraire. Si on lit avec attention le document qu'elle nous fournit, on peut lire que l'augmentation de l'intervention financière de la Région wallonne dans les charges d'exploitation des cinq sociétés TEC représente 24,8 millions d'euros. Par contre, la Cour des comptes indique aussi que cette intervention est totalement compensée par la diminution de l'intervention régionale dans la couverture des charges d'exploitation de la SRWT (-29,4 millions d'euros) qui, dans le budget 2011, englobait les engagements sociaux.

C'est dit par une autre voix que la mienne. Il est bien de vendre sa politique et d'essayer de faire croire que l'on investit dans une matière qui est sensible. Ce n'est peut-être pas uniquement de par votre volonté, mais très clairement, on ne vous donne pas les moyens d'investir dans une politique à laquelle vous croyez. J'en suis convaincu. Il ne faut pas ici nous faire prendre des vessies pour des lanternes. Il est bien question ici d'un désengagement à l'égard de la politique de mobilité en Wallonie. Nous le regrettons. Nous ne sommes évidemment pas d'accord avec votre analyse des chiffres.

Je reviendrai plus en détail sur les articles tout à l'heure. Je me permettrai de reprendre mon intervention là où je l'avais laissée. En même temps, M. le Président, je reviendrai sur la réponse que M. le Ministre a déjà bien voulu apporter à mes interventions moins « globalisées ».

**M. le Président**. – M. le Ministre a demandé la parole sur cette intervention.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je laisserai à M. Dodrimont ses appréciations que je ne partage pas. Je voudrais simplement préciser deux choses. Vous dites qu'il y a des besoins supplémentaires à la SRWT. Cela dépend des années. Ici, je vous présente le budget 2012. Il y a une décision très importante du gouvernement de réinvestir 7 millions d'euros supplémentaires. Je maintiens que c'est tout à fait exceptionnel dans l'ensemble des secteurs wallons. Cette augmentation se poursuivra par la suite. Ce qui est vrai, c'est que les besoins de l'année suivante sont plus importants. Nous n'avons pas encore résolu toutes les années suivantes. Cette discussion aura lieu dans le cadre de la discussion du contrat de service public qui doit être conclu dans les prochaines semaines avec le groupe. Je ne suis pas en train de dire que tous les problèmes sont résolus mais, pour 2012, les choses sont tout à fait gérées comme peut en témoigner le budget du groupe dont vous disposez. Il a été joint. Celui-ci aboutit in fine à un déficit prévu, pour l'ensemble des sociétés du groupe TEC, à 2,5 millions d'euros, c'est-à-dire très peu par rapport à ce qui était initialement attendu. Ceci est tout à fait gérable pour l'année 2012. Il est clair que la programmation pluriannuelle nécessite encore d'autres mesures pour les années suivantes. Quand vous parlez de la billettique, on est déjà en 2013. Vous parlez de coûts qui sont annoncés pour les années suivantes.

Deuxième chose, par rapport à l'intervention de la Cour des comptes et les engagements sociaux, il y a des transferts comptables pour ce qui concerne ces engagements. Ils ne sont plus sur les mêmes AB que précédemment. Il est vrai qu'il y a eu une certaine confusion sur la manière d'imputer les différents engagements sociaux. Nous avons voulu clarifier cela. Cela s'est fait lorsque je vous ai proposé un projet de décret que vous avez adopté et qui, maintenant, ne nécessite plus aucune décision et fait en sorte que la totalité des engagements sociaux est bien au-delà du montant cumulé global des 27 millions (qui était le transfert venant d'Eurobus Holding) qui était provisionné par la SRWT mais qui n'épuisait pas dans le temps les engagements sociaux. Ici, on a récupéré ces 27 millions mais on a pris un décret qui reprend totalement à charge du budget wallon les 100 % des engagements sociaux. Il n'y a donc aucun doute possible. Les questions que vous posez sont pertinentes de manière pluriannuelle mais, sur le budget 2012, on peut dire que le gouvernement a été clair dans le choix qu'il a posé.

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

**M. Dodrimont** (MR). – J'entends bien la réaction de M. le Ministre par rapport à mes propos mais je dirais que vous ne nous rassurez pas. Ici, nous sommes dans le cadre d'une vision à très court terme. Une matière comme celle-ci demande une vision à plus long terme que celle qui est exprimée à travers la proposition budgétaire qui nous est faite et à travers l'analyse que vous nous en donnez. Je m'excuse mais je ne suis ni convaincu, ni rassuré quant à la politique que l'on veut réellement mettre en place en Wallonie par rapport aux transports en commun.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – Je voudrais remercier M. le Ministre pour toutes ces réponses. Je voudrais à nouveau insister pour être sûre que le message parvienne bien au gouvernement par rapport à tous ces investissements que M. Dodrimont vient d'analyser : je pense que la mobilité pèse lourd dans le budget wallon et continuera à peser lourd, surtout si la mobilité n'évolue pas bien. Je ne sais pas si ma demande était bien claire. J'en ai parlé hier à M. le Ministre du Budget. Je pense que, derrière les grands travaux qui vont aller vers une restructuration fondamentale de cette mobilité et une autonomisation financière de la Wallonie, il y a une amélioration des conditions de vie, de la qualité de l'air et de tout ce qui peut aller avec la mobilité et la charge qu'elle représente. Il faut faire des choix par rapport aux grosses infrastructures. Nous aimerions que tout soit globalisé, notamment les projets autoroutiers. Quand je lis dans la presse que certains de ces projets sont suspectés d'être des grands travaux inutiles, j'aimerais que la discussion se tienne devant ce parlement mais aussi au sein du gouvernement. Vous avez bien mis en avant la nécessité d'une vision transversale, en revenant notamment sur le rail.

Je vous remercie également d'avoir reprécisé les montants alloués aux vélos. Je suis convaincue que les vélos font également partie de cette transition. Merci de les avoir maintenus dans cette période. Dire qu'il y a un plan Wallonie cyclable sur la table me réjouit. J'espère connaître bientôt les noms des communes concernées.

## ORGANISATION DES TRAVAUX
*(Suite)*

**M. le Président**. – Plus personne ne souhaitant prendre part à la discussion globale, je propose de faire le point sur nos travaux avant de reprendre la discussion programme par programme.

Relativement à la demande qui a été faite tout à l'heure concernant l'OWD, je vous suggère - et je pense avoir un accord politique de l'ensemble des groupes - de réunir la Commission de l'environnement vendredi 2 décembre à 14 heures. Je rappelle l'accord politique de ne pas aller au-delà de 15 heures, heure à laquelle commencera alors la discussion générale du budget.

J'ai l'engagement politique de tout le monde sur le fait que cela durera jusque 15 heures.

La parole est à M. Senesael.

**M. Senesael** (PS). – Monsieur le Président, pour l'organisation d'activités internes au sein des groupes, serait-il possible de planifier notre travail de ce matin ?

**M. le Président**. – Oui, j'en parlerai après.

**M. Dodrimont** (MR). – Par rapport à votre proposition, Monsieur le Président, nous l'acceptons un peu la mort dans l'âme parce que, si les documents nous avaient été transmis à temps, il n'y aurait pas eu besoin d'une organisation supplémentaire de travaux. De plus, M. Borsus a expliqué très clairement pourquoi il était nécessaire de reporter le travail. Nous le regrettons. Nous regrettons aussi le fait que vous nous imposiez une limite dans le temps par rapport à nos discussions sur le sujet. Ceci entrave la bonne marche de nos travaux parlementaires.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Je pense que M. Dodrimont va un peu loin. Vous aviez quand même les éléments du budget. On fait preuve de souplesse en décidant de revenir vendredi. C'est à votre demande.

**M. Dodrimont** (MR). – Je ne sais pas qui fait preuve de souplesse. Est-ce le parlementaire qui accepte de voir ses travaux prolongés parce qu'il y a eu une négligence dans le transmis de documents, ou cette commission qui, dans sa sagesse légendaire, accepte que nous devions revenir deux jours plus tard pour analyser des documents qui ne nous ont pas été transmis à temps ? Ne renversons pas les rôles, s'il vous plaît.

**M. Di Antonio** (cdH). – On est en train de satisfaire votre demande de revenir vendredi mais vous n'avez pas l'air d'être content.

**M. Dodrimont** (MR). – J'ai expliqué dans quelles conditions nous acceptions cette situation.

**M. Di Antonio** (cdH). – Cela n'amuse personne de revenir vendredi pour refaire ce débat.

**M. Dodrimont** (MR). – Que ceux qui ne veulent pas revenir, ne reviennent pas.

**M. le Président**. – J'ai donc un accord politique acté. Vendredi 14 heures, on reconvoque la Commission de l'environnement sur la matière OWD seule. Et ce jusqu'à 15 heures.

M. Senesael propose de fixer un horaire pour cet après-midi.

Je déclare l'incident clos.

Monsieur Senesael souhaite que l'on se fixe un horaire. Je vous suggère que l'on continue jusqu'à 12 heures 30 minutes. Nous continuons jusqu'à 13 heures et nous recommanderons à 14 heures.

**PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2012 (DOC. 4-III bcd (2011-2012) N°1 À 1*ter*, ANNEXES 7 À 7*ter* ET 9*quinquies*)**

**EXAMEN DU PROGRAMME JUSTIFICATIF AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ**

*Discussion générale (Suite)*

**M. le Président**. – J'ouvre la discussion programme par programme. En fonction du programme justificatif et puis les OIP.

Je suis au programme des recettes. Y a-t-il, sur le dispositif des recettes, des questions à poser ?

Je suis page 3, aux recettes. J'attire votre attention sur le fait qu'un amendement a été déposé en séance. Il sera débattu en Commission du budget vendredi à 15 heures.

La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Monsieur le Président, j'ai une question par rapport à la taxe SAED. On voit qu'il y a une augmentation importante de cette recette, qui de 100 000 euros en 2011, est aujourd'hui à 1,1 million d'euros. Cette augmentation subite pose quelques questions. J'aurais voulu savoir, Monsieur le Ministre comment vous expliquez cette nette augmentation. Sachant que c'est un dossier qui a déjà fait coulé pas mal d'encre et soulevé de nombreux commentaires. Lors de la préfiguration 2010, la Cour des comptes avait déjà parlé de l'écart entre les montants perçus et les enrôlements, mettant en évidence que, parfois, la taxe avait dû être suspendue, puisqu'il y a avait le prescrit au niveau de l'arrêté du gouvernement lors du réaménagement dans un certain périmètre, entraînant un dégrèvement des taxes.

Néanmoins, cette justification n'explique pas tout, car, lorsqu'on voit les enrôlements des années précédentes, on sait qu'on a eu de nombreux recours administratifs et qu'au terme de l'examen de ces recours les droits à retrouver au 31 décembre 2010 s'élèvent à 4,5 millions d'euros.

Je voudrais savoir, Monsieur le Ministre si vous me confirmez cette arriéré et où en est-on dans ces sommes.

J'ai également vu que, dans ces articles 21 à 26, le décret budgétaire des recettes modifiait substantiellement le décret de mai 2004 instaurant cette taxe, puisque la taille de la parcelle cadastrale et la superficie des immeubles bâtis vont être modifiés. Les communes pourront également lever des centimes additionnels.

Quelle est la justification, Monsieur le Ministre de ces modifications ? Comment justifiez-vous l'abaissement de la superficie ? Quel va en être l'impact ? Car, en diminuant de 500 mètres carrés à 100 m², nous allons avoir un nombre de sites plus important, et il va avoir un impact budgétaire. Pouvez-vous me donner des explications complémentaires par rapport à cela ?

Nous avons vu précédemment que ces enrôlements ont démontré la difficulté de terrain de faire appliquer cette taxe. Au niveau du service et de l'administration du SPW qui sont attachés à cette mission d'enrôlement et de contrôle, comment allez-vous pouvoir vous en sortir ? Va-t-on revoir le cadre ? Si c'est pour mettre en place des modifications et ne pas pouvoir les appliquer, il me semble que cela posera un problème.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – Je rejoins globalement les demandes d'explication de Mme De Coster qui a bien détaillé l'ensemble de la mesure. Mais je voudrais globalement réitérer ma satisfaction de voir désormais mobilisée cette taxe qui ne l'était pas. Cela me semble aller dans le bon sens, d'autant plus que des investissements conséquents sont faits pour les réaménagements. On vient d'en parler dans le cadre du Plan Marshall. Merci

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

**M. Senesael** (PS). – Monsieur le Président, juste pour la taxe sur les SAED. Monsieur le Ministre, on a expliqué le 1,1 million retenu, je voudrais savoir si les sites prioritaires du Plan Marshall 2.vert sont concernés et s'ils sont visés par cette taxe.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Deux petites questions. D'abord une confirmation concernant la DO15 et les 20 millions d'euros de recette en matière de taxation sur l'eau. Y a-t-il bien affectation au Fonds pour la protection de l'environnement ?

**M. le Président**. – La parole est à M. le Ministre Henry pour les réponses.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Mesdames et Messieurs les parlementaires, concernant la taxe sur les SAED, c'est effectivement misé sur une meilleure perception, l'efficacité de cet axe qui vise vraiment à réhabiliter un certain nombre de sites à mobiliser les acteurs. Comme vous l'avez dit, on passe de 100 à 1,1 million, c'est

important mais ce n'est pas parce que l'on change les modalités. Il est évident que c'est une estimation, il est clair que l'on ne peut pas savoir avec précision le résultat que va donner l'enrôlement sur base de ces modalités. C'est ce que nous avons estimé et il faudra réajuster tout cela.

J'attire votre attention sur le fait que les différents articles du décret vont assez loin dans la révision. Il n'y a pas uniquement que la superficie qui passe de 5000 à 1000 m² et l'assiette qui est fortement augmentée pour la perception de la taxe, il y a aussi le fait aussi que l'exonération en fonction du fait que la parcelle bâtie et prévue est réduite. Désormais, on passe à 25 % au lieu de 50 %. Il y a également le fait qu'il n'y aura plus une nécessité de constater chaque année que le terrain est toujours désaffecté, mais que la charge de la preuve reviendra au contraire aux propriétaires. Une fois qu'il aura été établi par deux passages de l'administration que le site est désaffecté, ultérieurement ce sera aux propriétaires de démonter que ce n'est plus le cas et que l'on vienne vérifier.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur le fait qu'il est prévu de travailler avec les communes à l'article 26 car il sera possible d'avoir des additionnels au niveau communal. C'est aussi une manière d'impliquer les pouvoirs locaux dans la mise en œuvre de ce dispositif. C'est un montant estimatif qui me paraît raisonnable mais que nous devons bien entendu, vérifier dans les prochains mois, au fur et a mesure de sa mise en œuvre.

Concernant les sites prioritaires, à ce stade, c'est une taxe qui vaut pour l'ensemble des sites concernés. Il est tout à fait clair que la manière de gérer les sites du Plan Marshall pourra être évoquée ultérieurement. Il s'agit ici d'une mesure générale.

Concernant les recettes du Fonds de l'environnement provenant des captages d'eau que vous avez évoquées, Monsieur Di Antonio, elles sont effectivement bien affectées au Fonds pour l'environnement par le mécanisme qui a été mis en place. Cette discussion a eu lieu aussi de manière technique au sein du gouvernement sur les différents modes de perceptions possibles. Le mode de perception fait qu'effectivement, c'est affecté au Fonds pour l'environnement. Cela aide le budget général pour cette année 2012 d'un montant important. Il est clair aussi que c'est un montant qui sera mobilisable - et c'est bien ce que le gouvernement a convenu - à partir de 2013 pour la politique générale de l'eau, étant donné les investissements considérables que nous devrons faire en application à la directive-cadre dont je vous ai parlé tout à l'heure.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Une remarque supplémentaire sur les recettes, cela concerne l'Office wallon des déchets. On a voté ici la confirmation du maintien d'un coefficient réducteur de 0,7 sur les taxes d'incinération et coincinération payées par les personnes soumises à l'impôt des sociétés. C'est vrai que là, il y avait tout de même une piste de recettes. Car, aujourd'hui, il revient quand même que ce secteur soit relativement protégé par les augmentations grâce à ce coefficient réducteur et que, dans certains cas, certains cimentiers viennent même à importer des déchets pour les incinérer ou les co-incinérer à des taux qui sont favorables. Il y avait des pistes qui n'auraient pas touché directement le citoyen et les pistes de recettes.

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

**M. Borsus** (MR). – Une petite précision concernant le mécanisme des additionnels. Sont-ils définis d'une quelconque façon ? Sont-ils cadrés ? Je sais que vous avez prévu qu'on ne peut les solliciter que si la commune concourt à l'établissement des listes concernées. Les additionnels pourraient donc être, le cas échéant, sans limites ?

Je rappelle une décision intéressante en ce qui concerne la réforme de la fonction consultative. Ce texte n'a pas été soumis à la consultation des organes concernés. Or, pour les communes, offrir la faculté de lever des additionnels est une mesure de nature à impacter le budget positivement ou négativement, compte tenu du travail de recensement des communes. Une récente décision du Conseil d'État a mis à mal une disposition décrétale régionale parce que, précisément, le respect du mécanisme consultatif n'avait pas été assuré.

Il y a donc ici à la fois une question et une remarque dans le propos que je tiens. Question concernant la balise de mécanismes des centimes additionnels, d'une part, d'autre part, la fragilité juridique due au fait que, choisissant le biais du décret budgétaire, on contourne tous les mécanismes consultatifs.

Troisième élément déjà évoqué dans la consultation générale, nonobstant le fait que nous partageons l'objectif, il n'en reste pas moins que nous ne pouvons que regretter le lourd contentieux. C'est un travail extrêmement difficile. Une très large concertation approfondie avec les acteurs économiques eut été, à mes yeux, vraiment souhaitable dans un processus comme celui-là, tout en partageant l'objectif général de faire disparaitre un maximum de sites abandonnés par l'activité économique.

**M. le Président**. – Plus personne ne demande la parole ?

La parole est à M. Henry, Ministre.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Sur cette question de la consultation des organes, je prends bonne note de votre remarque, Monsieur Borsus. Il est clair que l'on ne travaille ici que sur les réserves de 2012. Un mécanisme décrétal ultérieur devra conforter le dispositif sur les années ultérieures. La technique même du décret budgétaire ne porte que sur 2012. Le fait que cette décision ait été prise dans le cadre de la discussion budgétaire n'a pas permis d'organiser de manière approfondie cette consultation. Mais elle aura lieu dans le cadre de la préparation du décret fiscal.

Concernant l'implication des communes, c'est ce qui est donné à l'article 26. Effectivement, il n'y a pas de limite particulière qui est prévue. Les communes peuvent lever des centimes additionnels à la taxe régionale, pour autant que ces communes participent au recensement et à la mise à jour de la liste des sites susceptibles d'être concernés par la présente taxe. Le gouvernement arrête les modalités d'application. Il y a aura évidemment un arrêté du gouvernement qui précisera les choses à ce point de vue.

**M. Borsus** (MR). – Où est prévue l'habilitation du gouvernement ?

*(Réaction de M. le Ministre Henry)*

L'article 26 stipule que les communes peuvent lever des centimes additionnels, si elles participent annuellement au recensement de la mise à jour. Je ne vois pas d'habilitation du gouvernement.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Et à la fin, le gouvernement arrête les modalités d'application du présent chapitre.

**M. Borsus** (MR). – Ah, pour tout le chapitre. D'accord.

J'attire l'attention sur le fait que le mécanisme, tel qu'il est prévu permet à une commune de multiplier par deux, par trois, par dix, le montant de la taxe. J'imagine ce que cela peut donner. Cela a l'air théorique mais ce qui est débattu ici, est un changement lourd. Je le répète, nous partageons l'objectif général. Il faut le décliner à certains endroits en fonction d'un certain nombre de sites. Avec le texte tel qu'il est présenté, une commune, qui, le cas échéant, a la volonté d'agir très fortement ou qui est motivée par des considérations financières, peut multiplier par dix, par quinze, par cinquante l'imposition sur un site. La région est l'organisme qui perçoit, puisque c'est un mécanisme additionnel, et non pas la commune, si j'ai bien compris. Nous aurons là des questions.

*(Réaction de M. le Ministre Henri)*

C'est bien cela que le gouvernement prévoit. C'est une question technique. Si je prends la commune « Y » qui a un grand site désaffecté, et qui va se voir habilitée, à la suite de ce décret, à prendre des additionnels, si elle envoie à la Région wallonne le recensement de tous les sites qu'elle connaît sur son territoire, il peut être tentant pour cette commune, par exemple désargentée, de faire le pas. J'attire donc ici l'attention.

*(Réaction M. le Ministre Henri)*

C'est le souhait du gouvernement.

**M. le Président**. – M. Borsus, vous attirez l'attention ou vous posez une question ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Oui, ce n'est pas toujours clair dans votre manière de faire.

**M. Borsus** (MR). – Je revendique une totale confusion dans l'ensemble de ces matières et dans le total exercice de mon mandat. Vraiment désolé si je suis confus. Ceci dit, il y a un certain nombre de dossiers pour lesquels notre confusion collective a parfois été méchamment confirmée par les faits et par les juridictions.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Le gouvernement arrêtera les modalités d'application comme je vous l'ai dit et, bien sûr, dans les limites de sa délégation de pouvoir. En outre, je mise sur la responsabilité des communes dans la manière dont elles vont agir en partenariat avec la région sur ce dossier et je ne suis pas inquiet de ce point de vue là. La perception reste régionale, mais les communes sont, par contre, impliquées dans la mise à jour des listes et le recensement. C'était bien cela aussi l'intérêt de ce mécanisme.

Pour le reste, par rapport à la tentation de vouloir en faire trop en matière d'additionnels, j'attire l'attention aussi sur le fait que le but, ici, est de rendre la taxe plus efficace et que, lorsque les choses sont démesurées, elles génèrent aussi des contentieux qui ne sont pas forcément résolus très rapidement et qui ne sont pas nécessairement au bénéfice des communes. Je ne pense pas que ce soit la manière la plus efficace d'agir.

**M. Borsus** (MR). – Une dernière précision et j'en ai terminé. Je ne vois pas, mais c'est certainement de ma faute, la disposition habilitant le gouvernement. C'est à quel article ? Vous savez, les délais sont très courts, on essaie de faire de son mieux mais on est imparfait.

**M. le Président**. – Arrêtez, je vais devoir sortir mon mouchoir, M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Gardez-le, car il y a d'autres circonstances qui vont le justifier dans les compétences ministérielles.

**M. le Président**. – J'ai une grande poche, j'en ai plusieurs.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Effectivement, je ne le vois pas dans le texte du parlement. Je vais donc, si vous le voulez bien, vérifier ce point. Je vous le préciserai en début d'après-midi.

**M. le Président**. – Réponse, tout à l'heure, Monsieur Borsus. Dernier mot au parlement

**M. Borsus** (MR). – Je suis vraiment sidéré, parce que M. le Ministre me répond au problème évoqué en me disant que le gouvernement est habilité, et que cela se trouve à la fin du chapitre. Heureusement qu'on relit, puisque cela n'y est pas ! Qu'est-ce qu'on fait ? Il n'y a pas de limite dans le temps, ici, si ce n'est que c'est à partir de 2012.

J'ai une autre question : puisqu'on ajoute un article 10, c'est donc qu'on a enlevé le précédent dans le décret qu'on modifie ?

Franchement, j'ai des craintes. Ce machin-là va voler par terre, en tout cas pour le volet additionnel. Et pas de mon fait. Les sommes en jeu deviennent considérables, donc les recours deviennent juridiquement tentants. Je prédis que la mécanique additionnelle va voler par terre ! Elle est juridiquement totalement incertaine à mes yeux. Nous avons mené un certain nombre d'analyses. Indépendamment de cela, on a enlevé, j'imagine l'article 10 puisqu'on en ajoute un au même décret, le décret qu'on corrige. Mais c'est là une technique que je n'aime pas ! Car des budgets qui modifient des décrets - et je vois sourire le représentant de la Cour des comptes - c'est le pire ! C'est un nid à bazar ! Il eu été plus sain et plus intéressant de faire en même temps un décret, et même encore en sollicitant l'urgence.

Il va y avoir deux articles 10 alors ? Vous imaginez, si le gouvernement, après avoir modifié ceci, est habilité à appliquer l'article 10, et qu'il y en a deux ?

Je lis : « *Un article 10, rédigé comme suit, est ajouté* ». Donc, je me dis que si on en ajoute, c'est qu'on a dû en enlever un, parce je suppose qu'on n'a pas fait un décret de 9 articles. Donc, soit on ajoute un article 10, soit on le retire. Mais je ne le vois pas !

Or, quand je lis le décret, je vois qu'il y a un article 11. Ce n'est donc pas ma première hypothèse qui prévaut, on n'ajoute pas un article de plus. On doit donc revenir à la première, et retirer un article 10. Or, je ne vois pas qu'on retire un article 10.

Je veux bien essayer de travailler sérieusement. M. le Ministre me dit que le gouvernement est habilité, c'est dans les dispositions finales. Je me dis qu'il a certainement raison, c'est son texte, il l'a préparé des heures. Je le cherche, je ne le trouve pas, je demande aux collaborateurs, on ne le trouve pas. Personne ici ne le trouve. On me dit qu'on va vérifier après-midi.

Article 10, j'en vois deux. Que fait-on ?

**M. le Président**. – Nous répondrons après midi, M. Borsus. On va suspendre dans 25 minutes, on y reviendra.

**M. Borsus** (MR). – Peut-on suspendre ce chapitre, afin que le ministre relise ?

**M. le Président**. – Oui, on suspend la rubrique des recettes.

**M. Borsus** (MR). – Puis-je maintenant être encore plus sérieux ?

Ceci m'incline à croire que c'est peut-être une erreur. On est d'accord. Pas de reproche, cela peut arriver à tout le monde, à moi, comme à chacune et chacun d'entre nous. Ceci peut aussi incliner à croire que le travail ministériel a été mené d'une façon expéditive, légère et non approfondie. Et c'est ma conviction, c'est ce qui me pose problème.

À la suite d'un certain nombre de constats que mes collègues ont faits dans la discussion générale, nous souhaitons vraiment éplucher pas à pas chacun des éléments de vos textes, maintenant, et ultérieurement, parce que ce travail a été mené légèrement et essentiellement avec un objectif budgétaire. On ne peut pas se le permettre. On touche à l'économie, à l'environnement, à des fondamentaux, à notre cadre de vie. On n'attend pas, à mi-législature, une telle légèreté dans la gestion de certaines matières.

**M. le Président**. – L'article des recettes est suspendu. Je suis à la DO 2. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ? Personne ? Très bien.

Passons à la DO 10. Qui souhaite prendre la parole ? M. Desgain c'est à vous.

**M. Desgain** (Écolo). – J'ai une question sur la partie géomatique. L'allocation de base 12.1 voit son montant diminuer. Je souhaiterais savoir si c'est parce que des missions de géomatique ont déjà été remplies et qu'en conséquence, on ne doit plus nécessairement les maintenir à un même niveau.

Je vois qu'il y a une nouvelle AB, la 40.01, avec 425 000 euros crédités pour mettre en place un atlas

des chemins vicinaux pour les cartographier et les numériser, je suppose. Je m'en réjouis. Y a-t-il un délai dans lequel on prévoit de faire l'ensemble du travail ? Je suppose, connaissant l'état de certains atlas, que c'est quelque chose qui va prendre un certain temps.

C'est un premier jalon qui va dans le bon sens, cela me parait tout à fait nécessaire. Mais a-t-on une estimation du temps que l'ensemble de ce travail pourra prendre ? Voilà la question que je voulais vous poser.

**M. le Président**. – Plus de question ? La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – C'est un élément important, comme vous le dites, Monsieur Desgain. Je n'ai pas de délai précis à ce stade-ci pour la mise en oeuvre. Il est clair que l'objectif poursuivi est de concrétiser le plus rapidement possible. Je pense que cela correspond effectivement aux objectifs importants déjà débattus à plusieurs reprises dans ce parlement également.

**M. le Président**. – Merci pour la réponse, personne sur la DO 10 ? Bien.

Je suis sur la DO 13. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ? Non.

Je passe à la DO 14, dont les programmes se déclinent. Programme 02. La parole est à M. Di Antonio d'abord et à MM. Senesael et Dodrimont, ensuite.

**M. Di Antonio** (cdH). – Dans ce programme 02, une AB12.02 augmente de manière assez importante, puisqu'elle passe de 210 000 euros à 600 000 euros. Elle s'intitule « études et actions de soutien en matière de marketing de la mobilité de la politique cyclable ». Je pense qu'elle inclut la cellule ferroviaire mais dans quelle proportion ? Quelle est la part de personnel ?

Dans le même programme, à l'AB 43.02, il y a une diminution importante, qui a déjà été signalée par M. Senesael tout à l'heure. Il s'agit des subventions aux communes pour l'engagement de maintien des conseillers en mobilité. Pourriez-vous nous dire où nous en sommes, à ce niveau-là ? Combien de communes ont finalement un conseiller en mobilité, aujourd'hui ? Quelle est la demande ? Cette diminution permettra-t-elle de satisfaire les demandes à venir ?

Dans ce programme 2, toujours, une inquiétude des communes quant aux subventions d'impulsion aux pouvoirs locaux pour la réalisation de plans communaux de mobilité. Là aussi, on a une diminution des moyens qui est assez importante. Est-ce basé sur les consommés de l'année précédente ? Y-a-t-il une justification, ou est-ce qu'au niveau des communes, il y aura des restrictions sur les financements de ces plans communaux de mobilité.

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

**M. Senesael** (PS). – Merci, Monsieur le Président. D'abord, mille excuses si l'on revient sur certains éléments qui ont déjà été abordés tout à l'heure.

**M. le Président**. – Vous en avez le droit.

**M. Senesael** (PS). – Je vais travailler avec ordre et méthode et donc, M. le Ministre voudra bien m'excuser de certaines redites. J'ai trois petites interventions sur ce programme 02.

La première relève d'une observation positive, puisqu'à travers ce programme, on retrouve la volonté du gouvernement de développer en Wallonie une vraie politique cyclable avec une nouvelle dynamique inscrite autour des communes cyclables. On soulignera également l'engagement du gouvernement envers les plans communaux de mobilité.

Deux AB ont particulièrement attiré notre attention, les A.B. 43.02 et 63.01 puisqu'elles subissent une forte diminution dans leurs crédits alors même que, pour leur budget 2011, nous soulignons positivement une nette augmentation. Comment expliquer ces fortes variations d'une année à l'autre et qu'en est-il - même si je répète d'autres questions qui ont déjà été abordées - de l'engagement d'un conseiller en mobilité dans les communes ?

Enfin, Monsieur le Ministre, on ne constate presque plus de soutien aux pouvoirs locaux pour l'achat de véhicules électriques. Qu'en est-il ? Pouvez-vous faire le point à ce sujet ?

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

**M. Desgain** (Écolo). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, en gros, je réagissais sur la même allocation de base que mes collègues, parce qu'il y a effectivement des mouvements importants. J'y lis bien - et je m'en réjouis - le fait qu'il y a un soutien plus affirmé à la politique cyclable et je pense que cela va dans le bon sens. Je voulais savoir ce qu'il en était de la pérennisation des conseillers en mobilité dans les communes, d'une part, et savoir si, finalement, les modifications telles qu'elles sont là vont conduire à ce que l'on fasse plus de plans de mobilité qu'aujourd'hui ou bien est-ce que l'on réalise effectivement ce qui est inscrit dans les plans de mobilité adoptés par les communes ? Est-ce que l'on est plus dans la mise en œuvre de ces plans de mobilité parce que l'on voit quand même que des communes adoptent des plans de mobilité, puis la

mise en œuvre peut être beaucoup plus lente ou parfois un peu mise de côté. Je pense particulièrement aux questions de mobilité douce. Souvent, quand les communes ont des plans de mobilité, elles font l'investissement routier qui est prévu, modification d'un carrefour, des choses comme ça et reportent à un peu plus tard des investissements en termes de mobilité douce. Donc, est-ce que les modifications, ici, visent plutôt à soutenir la mise en œuvre concrète sur le terrain d'investissement en faveur de la mobilité douce ?

Je profite de l'occasion pour attirer aussi l'attention sur la nécessité d'assurer une bonne adéquation entre les plans communaux de mobilité et les investissements de voirie qui sont subsidiés par votre collègue en matière de travaux subsidiés. Je pense qu'il est important de bien s'assurer - c'est vrai que ce n'est pas dans vos compétences, mais aussi celles de M. le Ministre Furlan - que les travaux subsidiés vont bien dans le sens de ce qui est inscrit et décidé dans les plans communaux de mobilité des communes qui bénéficient de ces travaux subsidiés. Voilà les éléments que je voulais mettre en évidence dans cette discussion.

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

**M. Dodrimont** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je reviens, moi aussi, comme mes collègues sur cette problématique du financement du subventionnement des conseillers en mobilité. Vous avez quelque peu anticipé, je m'en excuse encore, Monsieur le Président, la discussion AB par AB tout à l'heure. M. le Ministre a aussi quelque peu anticipé la réponse, puisqu'il a tenu à me répondre par rapport à cela, expliquant qu'il y avait un transfert de montants vers le plan « Wallonie cyclable ». C'est comme cela que je l'interprète. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les chiffres. Il y a 1 000 euros de différence mais je présume que c'est une petite erreur et 3 809 000 euros que l'on trouve en moins dans l'AB 43.02, se retrouverait - d'après vos explications, là on parle de 3 808 000 euros, mais je pense que l'on parle de la même chose - dans l'AB 01.11. Il y a là un transfert. Vous me confirmez bien, que je puisse continuer mon raisonnement, que l'on assiste à un transfert, montant pour montant d'un poste budgétaire vers un autre ?

Les deux postes budgétaires ne traitent pas la même matière, sauf erreur ou omission de ma part, Monsieur le Ministre. On parlait de conseillers en mobilité. J'ai parlé tout à l'heure, de l'importance du rôle de ceux-ci dans les communes, notamment sur le plan de la mobilité bien sûr, mais aussi de la sécurité. Ici, est-ce que ces conseillers en mobilité vont devenir uniquement des bras armés pour la mise en place de « Wallonie cyclable » alors que, pour la justification du plan « Wallonie cyclable », on parle plus de la mise en œuvre des plans communaux pour les communes qui seront communes pilotes.

Vous avez parlé de six à huit communes tout à l'heure et vous avez expliqué que la désignation était en cours aujourd'hui. J'aimerais que l'on soit clair. Est-ce que - comme je l'ai dit tout à l'heure et comme je le craignais - nous sommes bien en train d'assister à la fin du rôle de conseiller en mobilité dans les communes comme nous l'avons connu par le passé au profit de quelque chose qui est, à mon sens, totalement différent et dont je ne néglige pas l'intérêt, dont je ne critique pas l'intérêt ? Là-dessus, vous savez qu'en ce qui concerne le vélo, on n'en fera jamais assez, mais bien évidemment pas au détriment de matières essentielles comme celles qui sont concernées par le conseiller en mobilité dans nos communes. On sait, et je rappelle encore une fois, le rôle que jouent ceux-ci dans les problématiques de mobilité et de sécurité. C'est ma première question.

Pour la seconde, je reviens sur l'AB 61.01, la subvention pour un bateau-école au bénéfice de la Province de Liège. Là, je suis tout aussi interpellé que tout à l'heure et j'aimerais vraiment avoir vos justifications par rapport à cette action. Quelle est-elle ? Y en a-t-il qui sont prévues dans d'autres provinces - et pourquoi - dans un projet pédagogique intéressant ? La formation de batelier, je le rappelle, nous avons une intervention émanant de vos budgets, Monsieur le Ministre. Je pense que c'est utile pour les parlementaires de cette commission que d'être informés sur ce point également.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les parlementaires, effectivement, pour ce qui concerne l'AB 12.02 qui augmente de manière importante, cela concerne à la fois « Wallonie cyclable » et les études ferroviaires. Il n'y a pas une répartition précise qui est établie, mais ce sont effectivement les deux politiques qui amènent diverses dépenses en matière de soutien à ces politiques tant ferroviaire que cyclable reprises dans cette AB. Il faudra sans doute l'affiner aussi dans le temps parce que les deux sont en train de monter en puissance. Donc, forcément, ce sont aussi des montants prévisionnels.

En ce qui concerne les conseillers en mobilité, il n'y a pas de changement fondamental. Il y a différentes formations qui sont organisées par la Wallonie, d'une part, et, d'autre part, il y a une subvention « conseillers en mobilité » qui est prévue pour les communes de plus de 30 000 habitants, notamment, qui, en général, disposent d'un conseiller en mobilité à temps plein. Donc, il y a un

subventionnement qui est prévu de 24 000 euros par an et un réseau des conseillers en mobilité qui est animé par l'administration. Il n'y a donc pas de changement par rapport à cette politique.

Par rapport aux plans communaux de mobilité, il est vrai que, progressivement, il y a de plus en plus de communes qui ont développé leur plan communal de mobilité. On a donc moins besoin de soutenir l'élaboration des plans communaux de mobilité mais on est effectivement plutôt dans l'application de ces différents plans.

En ce qui concerne les crédits d'impulsion, c'est vrai qu'il y a une diminution. Paradoxalement, on a plutôt une difficulté à liquider tous les dossiers qui ont été engagés par le passé parce que, c'est un peu comme pour les subsides des infrastructures, il y a une démarche de finalisation de dossiers pour que ceux-ci puissent se clôturer. On a plutôt une difficulté à honorer l'ensemble des engagements. Pour le reste, il y a évidemment une sélection des projets qui se fait sur base d'un certain nombre de critères et donc, en 2011, les critères qui avaient été appliqués étaient le fait que le projet a, sur le territoire de la commune, le plus fort potentiel en termes d'usage cyclopédestre, qu'il s'intègre dans un réseau cohérent et structurant, qu'il est justifié par une opportunité particulière et que, bien sûr, il respecte le contexte des normes d'accessibilité et de sécurité.

Il est clair que les choix qui ont été faits par le gouvernement, notamment de mise en place des communes pilotes Wallonie cyclable, se font aussi en partie sur les budgets qui existaient préalablement, de manière plus générale sur les crédits d'impulsion. Ils sont affectés de manière plus précise dans un objet qui reste similaire mais qui est concentré dans les communes pilotes avec un appel à projets très clair.

Monsieur Senesael, vous évoquiez la question des véhicules électriques. Effectivement - je m'en suis déjà expliqué plusieurs fois -, en réalité, la subvention aux véhicules électriques a eu lieu sur le budget 2009 et ne s'est plus répétée ultérieurement, parce que le budget n'est plus disponible. Il a été possible de le faire par mon prédécesseur sur le dernier budget de la législature mais la disponibilité budgétaire n'existe pas de manière permanente. Ce que nous avons fait, c'est simplement faire en sorte que la poursuite de ce subside se réalise. En effet, les communes ne les avaient pas encore perçus et nous respectons les engagements pris de ce point de vue. Nous mettions alors en place un appel à projets qui a pris plus de temps que prévu, il faut bien le reconnaître et qui, maintenant, est finalisé pour avoir des cahiers de charges uniformisés à l'échelle de la région sur les meilleurs véhicules achetés, dans la mesure où le fait qu'un véhicule soit électrique n'implique pas pour autant nécessairement qu'il soit extrêmement performant sur le plan environnemental. Cela ne suffit pas, encore faut-il bien sélectionner les caractéristiques du véhicule.

Il y a effectivement, Monsieur Dodrimont, comme vous l'évoquiez, des transferts comptables. Pourquoi retrouve-t-on maintenant une bonne partie du budget, notamment sur l'AB 01.11? C'est notamment parce qu'il s'agit de subventions et que le code 01 est celui qui est nécessaire pour pouvoir affecter les budgets à des subventions. C'est donc de nouveau, comme je l'ai dit tout à l'heure, un transfert comptable entre différentes AB.

Monsieur Desgain, vous avez tout à fait raison de pointer l'importance de la cohérence des investissements voirie, que ce soit par les pouvoirs locaux, que ce soit par la région, par rapport aux investissements qui sont par ailleurs réalisés par la région. C'est évidemment une volonté que nous avons et je pense que mon collègue en est bien conscient. Il faudra poursuivre cette volonté-là qui se posera d'ailleurs notamment lorsque nous aurons sélectionné les communes pilotes «Wallonie cyclable». Il serait souhaitable que les investissements régionaux puissent se concentrer aussi, dans une certaine mesure, dans ces communes et en tout cas d'avoir une action cohérente, mais là, ce sera plutôt mon collègue qui aura à mettre cela en œuvre.

Pour la question du bateau-école, c'est un projet tout à fait particulier de la Province de Liège. Je pense que l'on peut souligner qu'il s'agit d'un secteur qui souffre par rapport à ses concurrents étrangers, le secteur de la batellerie. Il me paraissait important de pouvoir soutenir ce projet. Il n'y en a pas d'autres dans les autres provinces, c'est tout à fait spécifique et cela fait vraiment partie de la promotion du transport fluvial qui est de ma responsabilité. Je pense que l'on a là un bel outil potentiel de formation tout à fait spécifique et, en même temps, de soutien à un créneau économique tout à fait particulier.

Pour revenir à la question de M. Desgain, j'ai pu vérifier que la production d'atlas est estimée à un délai de trois ans pour la réalisation complète.

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

**M. Dodrimont** (MR). – Deux choses, Monsieur le Ministre, tout d'abord, vous remercier pour les précisions qui sont apportées quant aux subventionnements du bateau-école et je partage votre point de vue par rapport à la spécificité de ce projet et sa pertinence. Merci donc pour les explications.

Par contre, Monsieur le Ministre, j'ai un problème vraiment important avec ce que vous nous donnez comme explication pour les conseillers en mobilité. Je pense qu'il faut être clair. Vous parlez d'un transfert de montant mais le transfert que vous

opérez, c'est, à mille euros près, le montant que vous prélevez de ce qu'était l'AB permettant le subventionnement des conseillers en mobilité et c'est, en totalité, ce que vous prévoyez pour le programme qui dit «dépenses de toutes natures relatives à la mise en œuvre du programme de sécurisation et de facilitation des déplacements à vélo». Là, on ne parle que du vélo. C'est très bien ainsi. Et c'est avec cet article budgétaire que vous allez subventionner les projets des huit ou six communes pilotes dans le cadre de l'opération Wallonie cyclable. Cet argent que vous prenez et qui était nécessaire pour le financement et subventionnement des conseillers en mobilité, il n'existe plus. Par contre, vous annoncez que ce même montant va servir pour financer les projets pilotes dans le cadre de Wallonie cyclable. Excusez-moi, Monsieur le Ministre, mais ou on nous raconte ici des choses qui ne sont pas exactes ou il y a une volonté de mener une opération cosmétique pour que l'on ne se rende pas compte de la réalité. Excusez-moi de le dire, mais ce que je comprends à travers ce transfert et la réorganisation des articles avec les nouveaux montants, c'est la suppression du subventionnement des conseillers en mobilité de façon pure et simple.

Ou alors, ces conseillers en mobilité vont devenir des agents qui vont uniquement s'occuper de la sécurisation et de la facilitation dans les déplacements à vélo, ce que je peux encore comprendre, mais il faut le dire. Si c'est le cas, on n'a plus d'argent pour financer la remise en œuvre des projets pilotes «Wallonie cyclable».

Donc, Monsieur le Ministre, vos explications ne sont pas claires et je crains qu'avec les articles tels qu'ils sont ici, on ait une décision où maintenant - c'est le *scoop* de la matinée - on n'a plus de subventionnement pour les conseillers en mobilité dans les communes. Je ne saurais pas comprendre à travers vos explications, à travers les chiffres qui nous sont donnés, autre chose que cela.

Monsieur le Ministre, vous avez à mon sens intérêt à être clair dans ce dossier et à nous donner les bonnes explications. Celles que vous nous avez données ne sont pas de nature à nous convaincre, que du contraire. Je vois qu'il y a un transfert de montants, je vous l'accorde, mais on parle de matière tout à fait différente. On parle ici de sécurisation et de facilitation de déplacements à vélo alors que l'on parlait de subventionnement de conseillers en mobilité.

L'objet de l'AB 01.11, l'objet du montant qui est inscrit ici, ce n'est pas du tout la même chose que ce qui était inscrit préalablement. J'ai donc un problème, Monsieur le Ministre, et je ne suis pas satisfait de vos explications. Je pense qu'il s'agit aujourd'hui de la suppression des aides aux communes pour leurs conseillers en mobilité et je pense que, si c'est le cas, il faut avoir le courage de le dire.

**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 n'est pas question de supprimer les subsides aux communes pour les conseillers en mobilité. La politique cyclable se répartit en réalité sur plusieurs AB. Les montants que vous citez ne correspondent pas à la totalité de l'investissement Wallonie cyclable, cela se répartit sur différentes AB et il n'est pas question de supprimer le subventionnement aux communes en matière de conseillers en mobilité.

**M. Dodrimont** (MR). – Je crains, Monsieur le Ministre, que vous ne preniez pas garde à ce qui arrive dans cette matière. Je crains qu'avec légèreté, on ait opéré des transferts qui rendront inapplicable la politique que l'on menait par le passé en faveur de ces conseillers en mobilité dans les communes. Je crains le pire par rapport à cela, Monsieur le Ministre. Ce qui nous est donné comme explication n'est pas convaincant. Je m'excuse de le redire mais je suis convaincu que l'on assiste à une mauvaise décision, à une mauvaise nouvelle pour ces conseillers en mobilité et je demande vraiment à ce que l'on soit attentif à cela. Mes collègues, j'en suis sûr, qu'ils soient membres de la majorité ou de l'opposition, vous y êtes attentifs aussi. Monsieur le Ministre, il y a un problème.

**M. le Président**. – Je vous propose de suspendre ici nos travaux pour la matinée.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 13 heures.*

*- La séance est reprise à 14 heures 11 minutes.*

**M. le Président**. – La séance est reprise.

## PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2012 (DOC. 4-III bcd (2011-2012) N°1 À 1*ter*, ANNEXES 7 À 7*ter* ET 9*quinquies*)

## EXAMEN DU PROGRAMME JUSTIFICATIF AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

*Discussion générale (Suite)*

**M. le Président**. – Nous reprenons la suite de notre discussion générale. M. le Ministre a une communication à vous faire. Je lui cède la parole au sujet des recettes.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Sur la question du mécanisme SAED, mea culpa, effectivement tout à l'heure j'ai lu une phrase qui avait été prévue initialement dans le texte du décret, mais qui ne se trouve pas dans le texte définitif et qui est également le texte du parlement concernant les modalités d'application. Pourquoi ? Parce qu'en fait, cette phrase a été retirée dans un second temps, en discutant avec le ministre des pouvoirs locaux, dans la mesure où il existe déjà la circulaire générale annuelle qui donne une série de balises aux communes sur la manière de mettre en œuvre leurs taxes. Cette même circulaire sera utilisée dans ce cas également. Il n'était pas nécessaire de prévoir un mécanisme supplémentaire, raison pour laquelle cette phrase a été retirée.

Pour le reste, la question de M. Borsus portait sur l'ampleur des additionnels qu'il était possible de prévoir au niveau des communes. C'est le même principe que pour les autres additionnels, c'est-à-dire que la circulaire budgétaire donnera précisément une fourchette. En ce qui me concerne, j'avais pensé qu'il ne faudrait pas dépasser le doublement de la taxe, à savoir 100 % au niveau des additionnels communaux et que, sur base de cette fourchette, si les communes décident de s'en écarter, il y aura évidemment une possibilité pour la tutelle d'intervenir même en opportunité, comme elle peut le faire sur les autres additionnels. Nous sommes exactement dans le même mécanisme que ce qui est appliqué généralement pour les additionnels. Il n'y a pas de problème particulier.

La seule petite erreur, ce n'est pas vraiment une erreur mais ce n'est pas tout à fait bien écrit, il s'agit bien de l'article 10, mais il existe déjà un article 10 et un article 11. Monsieur le Président, il serait préférable, comme amendement technique, de prévoir plutôt un article 9*bis*. Ainsi, cela lèverait toute ambiguïté. Il faut remplacer simplement « 10 » par « 9*bis* » aux deux occurrences de l'article 26 pour que cela soit tout à fait clair et qu'il n'y ait pas de doute sur la localisation de l'article.

**M. le Président**. – Qui rédigera l'amendement ? Mme Cremasco se propose de le faire.

Nous en venons à présent à la DO14 - Programme 03 « Transports urbains, interurbains et scolaires » -. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

Madame Defraigne, j'acte que vous voulez nous faire part de quelques éléments sur le tram.

**Mme Defraigne** (MR). – J'en profite pour retirer ma question inscrite à l'ordre du jour sur le même sujet.

**M. le Président**. – La parole est à Mme Defraigne.

**Mme Defraigne** (MR). – Simplement, Monsieur le Ministre, j'aimerais faire le point sur ce dossier. Le 18 novembre, nous attendions une décision positive et, si l'on pensait que, s'il y avait une discussion, cela pouvait concerner le tracé, personne ne s'attendait à ce que ce soit bloqué pour une question de budget.

Le blocage a persisté la semaine suivante, les 17 et 24 novembre.

Je voulais savoir comment on peut arriver à une telle distorsion dans les montants budgétés entre les deux cabinets. Vous parlez d'un budget qui avoisine les 500 millions d'euros. Vous allez nous éclairer. Votre collègue a parlé, quant à lui, d'un budget de 1,7 milliard. J'essaie d'analyser, en tirant sur la corde des subventions et des rétributions aux partenaires privés, à concurrence, sauf erreur de ma part, de 63 millions d'annuités. Mais il y a quand même une nébuleuse.

Je voudrais savoir comment on peut expliquer une différence entre ces deux montants qui ont été avancés et que nous avons pu découvrir dans la presse. Je m'interroge sur le fait que votre collègue vous bloque dès maintenant là-dessus et qu'il ait attendu si longtemps alors qu'il était à la manœuvre comme ministre de la mobilité. Je voudrais savoir si vous en restez à votre budget de 500 millions. Si le budget devait s'avérer supérieur, le projet serait-il bel et bien maintenu ? Il y a quand même des retards qui s'accumulent dans le dossier et on est allé vendre sa candidature à Liège 2017, sur base de l'arrivée, et de la circulation du tram. Ces atermoiements me semblent quand même obérer la candidature de Liège. Peut-être aurez-vous entendu que le Bourgmestre de Liège, lors des débats au conseil communal hier soir, a fixé un ultimatum, une échéance fixée à fin décembre, en disant qu'il veut une décision pour cette date-là parce que, sinon, les retards vont être pris. On sait qu'il faut définir le PPP et qu'on n'est jamais à l'abri de recours juridique. Dans le cadre de ce débat budgétaire, et probablement M. Borsus va-t-il revenir plus longuement sur l'ensemble du dossier, ce qui m'importe est de savoir d'où vient cette différence entre les deux cabinets et comment sortir de ce bras de fer entre vous et votre collègue, M. Antoine.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – Merci, Monsieur le Président. Au risque de me répéter, Monsieur le Ministre, je reviens avec ce même principe premier

de la mobilité qui est global. La mobilité doit donc s'envisager via le rail, les transports en commun, mais aussi notamment le réseau autoroutier et le vélo.

En ce qui concerne ces gros travaux de réaménagement, que ce soit la gare de Namur ; le tram de Liège ; le métro de Charleroi ou le contournement de Couvin - puisqu'il était dans le paquet général du gouvernement en avril-juin de cette année - tout cela doit être globalisé et il faut avoir une vision transversale sur ces projets ponctuels de mobilité. Je dis « ponctuels », parce qu'ils viennent s'insérer dans un cadre plus large d'études très utiles, notamment par rapport au rail, et qui permettent d'avoir une vue transversale et globale par rapport à toute la Wallonie.

Mais ces projets ponctuels, s'ils doivent être globalisés dans le cadre du gouvernement, nous en appelons à ce que tous les moyens de mobilité soient soupesés. Nous appelons aussi, dans le cadre d'un budget qui est effectivement très serré, très contraint, à ce que cette mobilité et les choix qui sont faits soient des choix du futur, qui permettent d'autonomiser la Wallonie à échéance de dix ans. En effet, on a rappelé les grands accords institutionnels et les grands accords qui se passent au niveau fédéral, et qui vont impacter à terme la région. Il faut que ce soient de vrais accords du futur qui engagent notre région vers un transfert modal, vers un autre type de mobilité, plus accessible à tous et qui servent également l'environnement.

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

**M. Senesael** (PS). – Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, quatre remarques, observations et questions.

D'abord, on peut constater, à travers votre programme, la volonté du gouvernement de pérenniser le financement de la SRWT et des cinq TEC, malgré la non-indexation des OIP décidée lors de la crise de 2008-2009.

De façon substantielle, les crédits dévolus à ce programme doivent permettre de maintenir le transport en commun, partout en Wallonie. C'est un élément très important pour nous. D'une manière générale, Monsieur le Ministre, ce refinancement va-t-il permettre à la SRWT de retrouver une trajectoire budgétaire qu'on appellerait saine ?

Quelles sont les prévisions à ce stade, à moyen terme ? Quels seront les mécanismes de financement retenus dans le contrat de service public ? Ce service public nous a été annoncé vers le 11 octobre. Peut-on profiter de cet examen budgétaire pour refaire le point à ce sujet ?

Monsieur le Ministre, vous qui aviez été attaqué avec force il y a quelques mois, lors de la vente des parts du *holding*, nous nous réjouissons de constater qu'aujourd'hui, budgétairement, les engagements sociaux de la SRWT, traduits dans le décret du 3 mars 2011, seront tenus.

Deuxièmement, on ne peut pas passer sous silence la politique de grands travaux de la SRWT avec deux projets phares. On en parle : le métro de Charleroi, d'une part, le tram de Liège, d'autre part. Concernant Charleroi, on espère la mise en service du métro d'ici la fin de l'année 2012. Confirmez-vous cette échéance ?

Le cas échéant, quel sera l'impact budgétaire de cette mise en service pour une année pleine, puisque vous ne prenez ici, dans le budget, qu'une partie de l'année, me semble-t-il ? Nous avons tous lu, ces derniers jours, les différences de lecture que vous aviez avec le ministre du budget sur le tram de Liège. Ce « différend » est-il aplani aujourd'hui ? Quand le gouvernement adaptera-t-il définitivement le tracé ? N'oublions pas que le tram fait partie intégrante du projet Liège 2017, dont les médias ont parlé à profusion ces derniers jours, et que le calendrier est dès lors très serré.

Troisièmement, durant cette année, avec plusieurs associations, nous nous sommes mobilisés pour améliorer l'accessibilité aux bus des personnes à mobilité réduite. Quelle est votre stratégie en la matière ou comment est-elle traduite de manière budgétaire ? Elle existe certainement mais on n'en perçoit pas le suivi dans votre budget ou en tout cas la mise en exergue.

Enfin, Monsieur le Ministre, en ce qui concerne l'organisation du transport scolaire, on en a parlé aussi très souvent et cela reste une de nos grandes préoccupations en matière de transport en commun, avec d'autres. Quelle est la traduction budgétaire de vos engagements en la matière ? Qu'en est-il des investissements dans les bus de plus petite taille ? Qu'en est-il de la revalorisation du statut social des accompagnatrices et accompagnateurs ? Des négociations ont-elles lieu avec les syndicats en la matière ?

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

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

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Merci, Monsieur le Président.

D'abord, Monsieur le Ministre, deux petits points par rapport à des chiffres.

Dans l'AB 1.03 et dans l'AB 1.05 de ce programme, on constate une différence entre les chiffres qui se trouvent inscrits dans le budget, et puis celui qui est mentionné dans la justification.

Dans l'AB 1.03, il s'agit des annuités de préfinancement des investissements sur les lignes 161 et 162, puisqu'on parlait des infrastructures ferroviaires, et que le montant inscrit est de 9,670 millions alors qu'au niveau de la justification, on parle de 9,420 millions. J'aurais donc voulu savoir quel était le bon montant entre les deux.

Deuxième point : il s'agit de l'AB 1.05 et là, ce sont toutes les dépenses, de toute nature, relatives au transport structurant. On parle d'une somme d'1,274 million, qui est inscrite pour la gare de Mons et, selon la convention qui a été signée avec la SNCB holding, l'annuité à payer par la région est, à ma connaissance, pour 2012, de 1,174 million euros. Pouvez-vous m'expliquer la différence de chiffres, ou bien s'agit-il d'une erreur matérielle ?

On sait qu'en avril 2011, le gouvernement avait octroyé une subvention complémentaire pour un quai supplémentaire à la prochaine gare, pour 1,274 million d'euros. Cette subvention est-elle déjà visée dans ce budget et quelle tranche sera payée sur ce budget ? Je ne l'ai pas retrouvé dans le document que nous analysons aujourd'hui.

Je ne vais pas m'attarder sur la question liée au tram de Liège mais à deux autres points concernant cette AB qui est la 31.08 où on prévoit normalement l'intervention de la région dans la prise en charge des primes d'intéressement. Si vous vous en souvenez, il était prévu que ces primes seraient attribuées aux agents des TEC et on voit, dans le budget 2012, que cette prime est totalement supprimée. Ce n'était pas annoncé. J'imagine que c'est une surprise, et que ce sera une terrible surprise, lorsque les agents du TEC vont découvrir cela. Pouvez-vous nous expliquer la justification de cette suppression et s'il y a eu concertation avec les syndicats ?

Dernier point sur cette AB, au sujet des engagements sociaux du groupe TEC, une somme de 37 837 835 euros est inscrite. Or, on avait projeté, dans le décret, un montant de 33 953 000. Ces chiffres avaient bien été cautionnés par la cellule d'informations financières. Il y a donc un différentiel de l'ordre de quatre millions. C'est assez interpellant. Comment justifiez-vous cette différence entre la projection qui est inscrite dans le décret et la somme inscrite aujourd'hui dans le budget ?

Voilà pour ce programme. Merci, Monsieur le Ministre.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires.

En ce qui concerne la question du tram, vous savez, Madame Defraigne, nous parlons de la même chose. C'est une question de présentation. Si vous achetez une maison pour 100 000 euros, que vous faites un emprunt pour la payer, vous la payerez peut-être 200 000 euros. Grosso modo, c'est le même problème. Ainsi, on voit plus ou moins de quoi on parle. Il s'agit d'un investissement de 500 millions d'euros, cela n'a pas changé, ce sont les chiffres de 2008 à 2012 mais qui ne se concrétiseront en impact budgétaire sur la région qu'à partir de 2017 puisque la décision est bien d'avoir un partenariat public-privé de type DBFM, sur lequel je me suis déjà expliqué et qui couvre la réalisation des travaux, la fourniture du matériel roulant, la maintenance et la mise à disposition des véhicules pendant toute la durée du PPP, donc trente ans au total, en ce compris les travaux, donc trois ans de travaux et vingt-sept ans d'exploitation.

Cela n'a pas changé. Avec les différentes options qui sont sur la table, on arrive pour l'instant à 484 millions. Vous voyez qu'on est tout à fait dans l'enveloppe prévue en matière d'investissement, mais il s'agit de l'investissement en tant que tel. C'était déjà dans le cadre prévu lors du débat budgétaire du gouvernement en 2008. S'ajoutent évidemment les frais de maintenance qui, sur l'ensemble de la période, représentent l'équivalent d'environ 250 millions d'euros, à quoi s'ajoute également le fait que la valeur de l'argent change. C'est cet élément-là qui fait que l'ensemble du montage et la rémunération du partenaire privé financier aboutissent à une annuité, à partir de 2017, c'est-à-dire pendant toute la durée de l'exploitation (27 ans) de l'ordre de 65 millions d'euros. Le montant n'est évidemment pas définitif à l'euro près à ce stade-ci. Ce sont donc les mêmes chiffres qui représentent la même chose. C'est simplement une manière différente de présenter les faits.

Ce sont donc les mêmes chiffres qui représentent la même chose. C'est simplement une manière différente de présenter les choses. Les 500 millions représentent le montant globalisé, même un petit peu moins, c'est le montant de l'ensemble de l'investissement nécessaire pour réaliser le tram et c'est tout à fait confirmé par les différentes études en cours.

Il n'y a pas de retard problématique à ce stade-ci, dans la mesure où l'ensemble des bureaux d'études poursuivent leur travail et sont bien au fait des différentes options sur la table. Le calendrier est connu et il est serré, mais je pense qu'il est souhaitable que le gouvernement confirme rapidement son option, son choix d'investir dans le tram et sa confirmation de cette décision pour ne pas induire de doute par rapport à cela. C'est bien la raison pour laquelle j'ai à nouveau proposé le point au gouvernement de cette semaine.

Concernant plus globalement les investissements structurants, on en a parlé déjà tout à l'heure, j'interviens notamment par rapport à la demande de Mme Cremasco. Évidemment que les investissements «Transports structurants» - bus, tram, métro, gares, et caetera - font partie d'une politique à long terme d'investissements pluriannuels. Bien entendu, on est là sur des décisions qui se concrétisent sur plusieurs années. Et je viens d'exposer la situation pour ce qui concerne le tram, mais c'est la raison aussi pour laquelle nous payons aujourd'hui par exemple le métro de Charleroi dont les remboursements se font par annuités. Son exploitation commence maintenant à s'impacter année après année au fur et à mesure de sa mise en œuvre.

Donc, pour répondre à la question de M. Senesael, il y a eu un certain retard dans les travaux des entreprises pour la réalisation du métro de Charleroi, pour les extensions. C'est la raison pour laquelle, on n'est pas encore au régime complet en termes de frais d'exploitation, puisque l'antenne de Soleilmont et l'extension de la boucle centrale pourront entrer en fonction en 2012 mais que l'extension vers Gosselies sera plutôt début 2013. On a donc moins d'impact budgétaire en 2012 qu'attendu précédemment.

Nous avons bien entendu différents investissements dont nous parlons ici, qui ont été décidés déjà à plusieurs reprises par le gouvernement dans leur principe et qui, petit à petit, se concrétisent dans les décisions. De la même façon, nous impactons aujourd'hui dans les budgets, des décisions du passé qui ont été réalisées et qu'il faut maintenant honorer budgétairement. On est vraiment sur une planification pluriannuelle tout à fait logique. C'est la même chose aussi pour les préfinancements SNCB par exemple et on a parlé tout à l'heure de la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Il y a évidemment, dans les autres points relevés par M. Senesael, la question des engagements sociaux. Je le répète, le parlement s'est prononcé clairement avec le vote du décret sur la reprise complète des engagements sociaux par la région. Les montants ont été revus et ne sont plus forcément les mêmes que ceux cités au moment du décret, dans la mesure où il y a toujours des paramètres d'actualisation. Il y a donc simplement un calcul qui a été effectué pour déterminer les montants précis qui sont dus pour les engagements sociaux. Ce calcul sera encore vérifié d'ici l'ajustement budgétaire. Il est possible que ce montant soit encore modifié d'ici l'ajustement, mais le gouvernement et le parlement se sont engagés à respecter intégralement le remboursement des engagements sociaux et il s'agit uniquement de la traduction de cet engagement. Cela a été traduit dans un décret.

Pour ce qui concerne le contrat de service public, il est vrai qu'on a cité la date du 11 octobre, mais c'était la date prévue pour la publication au *Journal officiel des Communautés européennes* qui devait intervenir au minimum, un an avant la désignation de l'opérateur de service public que nous avions choisi de prendre plutôt que de choisir le libre marché. C'était plutôt un temps minimum, ce temps ne devait pas être dépassé. Par contre, nous devons finaliser le contrat de service public pour la fin de cette année. Les discussions se poursuivent pour l'instant et dans les prochaines semaines pour pouvoir avoir une situation tout à fait claire et transparente sur l'entièreté de la durée du contrat de service public, puisque le budget ne nous donne, ici, les indications que pour 2012.

Pour ce qui concerne le transport scolaire, on est dans la continuité des mesures qui ont été prises, de nouveaux circuits ont été créés. Cela a été réintégré dans la dotation structurelle du groupe TEC. Je répète ce que j'ai déjà dit, c'est-à-dire que le travail d'affinement, d'ajustement des circuits se poursuit année après année. Il rend de plus en plus efficaces les différents circuits de transports scolaires pour faire diminuer les temps de parcours et ils continuent de diminuer. Ce n'est pas nécessairement spectaculaire mais c'est un travail permanent d'amélioration année après année.

Par ailleurs, une réflexion se poursuit en discussion avec la Fédération Wallonie-Bruxelles sur la question de l'offre d'enseignement, puisqu'on sait qu'un des problèmes principaux est la localisation des écoles de l'enseignement spécialisé qui conduit à des trajets assez compliqués, notamment pendant les heures de pointe et à des temps de parcours excessifs. Différentes mesures sont donc prises. C'est aussi la manière d'intégrer le mieux possible un certain nombre d'enfants dans l'enseignement ordinaire, avec un accompagnement, et caetera, pour essayer de faire diminuer les temps de parcours.

J'essaie de ne rien oublier. Concernant les primes d'intéressement aux agents, Madame de Coster, elles ont en fait été déplacées d'AB. Il n'y a pas de problème particulier. Il y avait en effet deux parties : les primes d'intéressement pour les sociétés - les TEC - et des primes d'intéressement pour les travailleurs.

Pour ce qui concerne les sociétés, cela se retrouve à l'AB 31.01 et, pour ce qui concerne les travailleurs, cela se retrouve à l'AB 31.07. Donc, c'est simplement un déplacement comptable pour plus de cohérence budgétaire mais il n'y a pas de difficulté particulière par rapport à cela. Pour les engagements sociaux, j'ai répondu.

Pour la gare de Mons, un montant 1,274 million d'euros était prévu, conformément au plan des

annuités et qui concernait le quai de bus et donc l'intégration des bus dans la gare de Mons.

Pour le métro de Charleroi, le coût supplémentaire attendu d'exploitation est de 5 millions d'euros, mais nous sommes déjà à 2,5 millions d'euros cette année, puisque M. Senesael m'interrogeait sur le calendrier de montée en puissance des subventions d'exploitation.

Je pense avoir répondu aux différentes questions.

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

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Je pense que M. le Ministre ne m'a pas répondu par rapport à la différence de montants inscrits dans l'AB01.03.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Oui, pardon ! Effectivement. C'est bien 9,670 millions d'euros puisqu'en fait, c'est au sein même du programme justificatif que ces montants sont repris. Le tableau est juste, c'est uniquement dans le texte qui est au-dessus qu'il y a effectivement un montant erroné.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Et la prime d'investissement ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – À cela, j'ai répondu.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Non, vous avez parlé de Charleroi.

**M. le Président**. – Non, je peux confirmer. Vous lirez la réponse dans le rapport, Madame de Coster.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je veux bien me répéter pour Mme de Coster, Monsieur le Président. Si c'est exceptionnel.

**Mme Defraigne** (MR). – Parce que c'est Mme de Coster.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Bien sûr ! Bien entendu !

**M. le Président**. – Mme de Coster a un avantage, elle n'est pas liégeoise !

*(Rires dans l'assemblée)*

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Si vous n'écoutez pas, je ne vais pas répéter trois fois !

**M. le Président**. – Intéressez-vous un peu à la prime d'intéressement !

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Cela a été réparti sur deux AB différentes, donc pour ce qui concerne les primes d'intéressement société TEC, les 900 000 euros sont repris à l'AB 31.01 et, pour ce qui concerne les agents, les 100 000 euros sont repris à l'AB 31.07.

**M. le Président**. – La parole est à Mme Defraigne.

**Mme Defraigne** (MR). – Oui, Monsieur le Ministre, j'entends bien votre comparaison avec un emprunt relatif à une maison et en disant que, si on fait le total après remboursement des annuités et taux d'intérêt, on arrive à un montant supérieur à celui de départ. Vous dites qu'on parle de la même chose, mais avec un autre prisme, une autre façon de voir la même chose.

Mais ce que je ne comprends pas c'est que, tout à coup, on vienne avec cette question qui n'avait pas fait débat précédemment. Si donc vous êtes d'accord pour dire que vous parlez de la même chose, je ne sais pas pourquoi dès lors ce dossier est dans les cartons et discuté - c'est M. le Ministre Antoine qui est venu discuter le même tracé que vous grosso modo dès 2009 - pourquoi, tout à coup, on vient avec cette difficulté 2 ans et demi après alors que c'est un dossier important. Pourquoi, tout d'un coup, si vous parlez de la même chose, y a-t-il ce blocage en Conseil des ministres ? On peut se poser la question. Est-ce à cause du tracé ? J'ai l'impression que le tracé était à prendre ou à laisser, malgré les remarques qui ont été faites sur son contenu. Vous ne m'empêcherez pas de penser que, si vous parlez de la même chose, c'est qu'il y a une autre raison non avouée, un agenda caché pour caler ce dossier-là. Et donc, encore une fois, j'espère que ce n'est pas le fruit d'un marchandage et d'un donnant-donnant parce que ce dossier est très important pour l'ensemble de la région.

**M. le Président**. – L'incident est clos.

Je suis toujours dans la DO 14 au programme 11. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Di Antonio.

**M. Di Antonio** (cdH). – Ma question sera très brève. Il y a une diminution assez importante, de 3 millions d'euros. Cela représente un peu plus de 10 % du budget disponible en ce qui concerne le dragage des rivières et canaux ainsi que le séchage et le traitement des boues.

Comme on sait que le travail est encore très important à réaliser dans ce domaine, je voulais savoir ce qu'il en était et si vous pouviez nous

rassurer sur la possibilité d'avancer tout de même dans ce travail qui est des plus nécessaires pour notre région.

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

**M. Senesael** (PS). – Je joins ma voix à celle de M. Di Antonio pour dire que, lors des discussions relatives au budget 2011, Monsieur le Ministre, nous avions souligné l'effort du gouvernement, et le vôtre en particulier, en matière de dragage de cours d'eau. On vous avait même félicité. On le fait encore.

Mais on constate aujourd'hui une diminution des moyens d'action. M. le Ministre peut-il nous indiquer le nombre de tonnes de boues qui ont été draguées au cours de l'année 2011. Si à tout le moins ce n'est pas aujourd'hui, je reposerai la question sous la forme d'une question écrite. Ont-elles été traitées ? Quel type de traitement ont-elles subi ? Quelle va être la stratégie wallonne pour l'année 2012 et quels seront les tronçons dragués ou à draguer ?

**M. le Président**. – Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. le Ministre.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Concernant les boues de dragage, c'est un dossier extrêmement important pour lequel on a finalement une situation assez similaire à celle que l'on connaît pour les routes. Il y a un passif qui n'a pas été traité. On a donc accumulé un non-traitement des canaux pendant un certain nombre d'années. À tel point qu'il peut y avoir des risques, dans les prochaines années. Il y a d'ailleurs déjà aujourd'hui des zones qui sont inutilisables pour l'accostage des bateaux et des risques de diminution du transport par bateaux de marchandises ou des risques d'enlisement à certains endroits. Donc, cette situation ne peut évidemment pas perdurer. Il est clair que les budgets annuels prévus, et qui reviennent en fait aux budgets initiaux 2011 - puisqu'il y avait eu une décision d'augmentation ponctuelle en 2011 pour honorer certains contrats - ne sont pas suffisants. Nous sommes donc en train de préparer un plan pluriannuel de remise à niveau du dragage de l'ensemble des cours d'eau navigables, en tout cas suffisante pour garantir la navigabilité, d'une manière telle qu'on revient dans un second temps à du simple entretien. Donc, les budgets qui sont prévus aujourd'hui en termes d'annuité budgétaire pour le dragage sont largement suffisants pour de l'entretien. C'est même plus que suffisant. Ils ne permettent cependant pas à eux seuls d'organiser un plan pluriannuel de rattrapage. Donc, j'ai travaillé sur ce dossier qui est maintenant en discussion au sein du gouvernement, il est à l'ordre du jour du gouvernement de cette semaine. Mais la discussion va sans doute durer quelques semaines, car il s'agit d'un tout gros dossier. Le montant global d'investissement est estimé à environ 200 millions pour le rattrapage des cours d'eau et donc, nous devons organiser un montage financier pluriannuel. Cela ne se jouera donc pas sur le budget 2012.

Pour les questions plus précises de M. Senesael, je propose d'y répondre de manière écrite pour pouvoir vous donner des indications tout à fait précises.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Pour être certain d'avoir bien compris, ce budget concerne l'entretien et il y aura un budget exceptionnel pour un plan pluriannuel d'investissements de remise à niveau.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – C'est l'un et l'autre. Ce budget-ci, c'est la poursuite des budgets tels qu'ils étaient prévus aujourd'hui pour le dragage. Ce budget-là n'est pas suffisant pour faire une remise à niveau complète sur un certain nombre d'années à définir, disons cinq à dix ans, de l'ensemble des cours d'eau navigables. Donc, il faut faire un plan pluriannuel. Cette inscription budgétaire ne suffit pas. Mais en réalité, ce qui se passe, c'est qu'on finance des contrats de dragage, et donc, certains contrats ont été passés pour plusieurs années. Les budgets ici prévus permettent d'honorer ces contrats et d'honorer certains tronçons, mais ils ne sont pas suffisants pour avoir une remise à niveau complète de l'ensemble des cours d'eau et, pour cela, il nous faut une intervention plus importante.

**M. Di Antonio** (cdH). – Permettez, Monsieur le Ministre, que le parlementaire que je suis, insiste particulièrement sur cette mission de draguer les cours d'eau, dans le sens où la voie navigable est un mode de transport lent et tout à fait économiseur de CO2. Je pense notamment à tout ce qui est le Canal Albert dans sa partie wallonne et la Meuse avec maintenant les travaux qui sont faits pour moderniser des écluses et donc qui ont entraîné le passage de nombreux bateaux, et donc l'importance de draguer à ces endroits.

**M. le Président**. – Plus personne ne demandant la parole, je suis à la division organique 15, au programme 01.

Personne ?

Je suis au programme 02.

La parole est à M. Desgain.

**M. Desgain** (Écolo). – Monsieur le Président, au programme 02, je vois une allocation de base concernant les études dans le domaine environnement-santé qui est en diminution de

manière assez significative. Je voulais savoir à quoi cela était dû parce qu'elle passe de 515000 euros à 100000 euros. Je sais que ce domaine est toujours partagé avec Mme la Ministre Tillieux, qui a d'autres éléments qui alimentent la cellule santé-environnement. Je voulais savoir si c'était un démarrage. Les crédits initiaux de 2011 se sont-ils avérés trop élevés et que ceci est un ajustement ? Y a-t-il une volonté de diminuer les études ?

Je voulais quelques explications pour y voir plus clair car, quand on lit les chiffres, la diminution est assez significative.

**M. le Président**. – Pas d'autre remarque sur le programme 15-02 ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Député, concernant l'environnement-santé, c'est une nouvelle politique qui avait été décidée, et donc, le montant est diminué mais c'est simplement que la concrétisation est un peu plus lente que prévu. La diminution forte s'explique par deux aspects. D'une part, le fait que le démarrage de la cellule environnement-santé n'a pas été aussi rapide que prévu, d'autre part, le fait qu'il y a une partie qui est transférée directement à l'AB 10.02. Donc, la diminution n'est pas aussi forte qu'elle n'apparaît à première vue.

**M. le Président**. – Pas de remarque ? Je suis au programme 15-03.

La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Monsieur le Ministre, je vous avais parlé, dans l'introduction, des subventions et de certaines études. Justement, ici, à l'AB 33.20 et à l'AB 33.22, sont des subventions aux associations et organismes privés en application d'une convention-cadre. On voit qu'on passe d'1,5 million à plus d'1,700 million euros. On a donc une augmentation de plus de 10 %. Ici, dans la justification, on peut voir à qui on distribue ces moyens de façon circonstanciée, ce qui n'est pas le cas dans la 33.22.

Quand je vois le nombre d'associations, je me pose deux questions. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait rationaliser ? Peut-être y a-t-il des doublons ? En regardant à d'autres endroits dans le budget, je m'aperçois qu'Inter-Environnement Wallonie, qui reçoit une partie de la subvention ici, en reçoit déjà une autre de 160000 euros dans l'AB 33.03.

Vous citez les différentes associations sans que l'on sache quelle est la répartition des montants. Or, 1,700 million d'euros qui se répartit entre six associations ou organismes privés, il me semble qu'il aurait été judicieux qu'on puisse savoir quels étaient les montants qu'ils percevaient chacun à titre séparé.

Dans l'AB33.22, on a aussi une augmentation de 10 %. On peut se demander pourquoi on passe de 3,550 millions à 3,938 millions d'euros. C'est là une fameuse augmentation. Est-ce pour des matières de sensibilisation et de protection de l'environnement ?

Comme au début de l'exercice, vous nous avez dit à plusieurs reprises que vous avez eu un exercice difficile. Peut-être qu'ici, il y avait matière à faire quelques économies. Je voudrais que vous m'expliquiez exactement les missions de chacune ou, en tout cas, de façon générale, à quoi serviront ces subventions aux différentes associations.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, c'est la poursuite des subventions qui existent. Effectivement, les montants sont ajustés à la hausse. D'une manière générale, que ce soit pour les différentes organisations du secteur environnemental ou pour les CRIE, donc les deux AB concernées, c'est une logique de poursuite des activités et d'éviter des licenciements. C'est aussi simple que cela. C'est dans cet esprit que les montants ont été légèrement revus à la hausse. Il s'agit de structures qui ne disposent pas de beaucoup de sources de financement différentes. C'est dans cet esprit que les montants ont été ajustés.

Pour le reste, il n'y a pas de doublon dans le subventionnement. Il y a des missions bien particulières qui sont confiées, donc, il y a plusieurs articles budgétaires qui ne me concernent d'ailleurs pas seul.

Maintenant, c'est aussi l'occasion de rappeler que nous travaillons sur un cadre décrétal de financement de l'associatif environnemental, comme c'est annoncé aussi par la Déclaration de politique régionale. Lorsque nous aurons ce cadre finalisé adopté par le gouvernement, sur lequel vous serez également amenés à vous prononcer, le financement sera évidemment stabilisé et clarifié. Aujourd'hui, on est uniquement dans les mécanismes de dotation annuelle avec, en plus, les risques et les difficultés, en termes de délais de paiement par la région vers ces associations qui les mettent parfois dans des situations difficiles sur le plan financier. Ce n'est pas le seul secteur où cela se produit mais enfin, c'est le cas aussi dans ce secteur-là. Donc, ce cadre décrétal permettra de clarifier les choses.

**M. le Président**. – Je passe au programme DO15, programme 12.

Pas d'intervention ?

Je passe au programme 13.

DO15, programme 14.

La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – J'ai une question par rapport au programme 13 où, dans l'AB 12.03, « études et contrats de services pluriannuels », on voit que le budget est augmenté de plus de 200 000 euros, ce qui engendre une augmentation de 8,7 % puisqu'on passe à 2,287 millions euros.

Il semblerait qu'une bonne partie de cette augmentation sert à prendre en charge des dépenses qui sont liées à la direction de la prévention des pollutions, notamment du bruit. Pourrais-je juste vous demander que vous fassiez le point sur cette politique qui vise à limiter les nuisances ?

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

**M. Desgain** (Écolo). – Monsieur le Ministre, le programme 13 est quand même important puisque c'est dans celui-ci qu'on retrouve le Fonds organique Kyoto, par exemple, qui est appelé à jouer un rôle important. Ce serait bien, Monsieur le Ministre, de savoir comment vont évoluer les achats de crédits de CO2 pour les nouvelles entreprises ? La région devra-t-elle en acheter ? Qu'est-il prévu par rapport à cela ? Ne doit-on pas commencer à prévoir une alimentation pour les quotas du secteur de la navigation aérienne qui sont mis aux enchères ? N'est-il pas encore prévu que cela soit intégré ? Dans un ajustement ? Dans un autre endroit dans le budget ? Il me paraît intéressant d'avoir quelques éléments par rapport à cela.

Le deuxième point important, c'est que c'est ici aussi qu'on a le Fonds pour la gestion des déchets qui sert notamment à alimenter les politiques menées par l'Office. On sait que, pour ce qui concerne les mécanismes des fonds, la pluriannualité des fonds engendre parfois des difficultés quant à savoir quelles seront les dépenses qui seront financées sur base du fonds. On a bien les dépenses prévues pour l'exercice 2012 mais, si des dépenses, qui étaient prévues à l'exercice 2011 n'ont pas été faites, elles pourront être reportées. On aura donc déjà une vision plus précise, mais c'est la mécanique budgétaire qui fera cela, du total des dépenses qu'il sera effectivement possible de faire sur l'année 2012 quand on arrivera au premier ajustement et qu'on connaîtra la part de dépenses de 2011 reportées sur cet exercice-là.

Comme on est au point sur le Fonds pour la gestion des déchets et qu'on examine à la fois dépenses et recettes, je voudrais présenter - je sais que ce n'est pas dans cette commission que c'est discuté, que ce sera dans la commission finances de vendredi - un amendement que nous avons déposé concernant une des recettes prévues pour le Fonds pour la gestion des déchets, sur l'augmentation des taux réduits pour la mise en décharge de certains déchets. L'amendement vise à atténuer la hausse prévue initialement dans le projet de décret pour la mise en décharge de déchets provenant de destruction d'épaves de voitures et de ferrailles pour le ramener, après retour du secteur, à une augmentation un peu moins élevée que ce qui était prévu.

Le secteur a fait beaucoup d'investissements qui vont dans le bon sens, mais c'est encore un peu tôt pour que des taux aussi élevés que celui qui était prévu initialement dans le mécanisme budgétaire soient fixés. Il y a donc une augmentation qui continuera à pousser le secteur dans la bonne direction, mais avec une proposition de passer le taux réduit à 15 euros par tonne pour ce type de déchet.

Voilà les différents éléments que je voulais avancer dans cet important programme où, finalement, nous décidons de l'alimentation budgétaire, également de la SPAQuE. Ce sont donc des volets financiers qui sont importants pour la politique régionale en matière d'environnement.

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

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Monsieur le Président, je voulais intervenir, au niveau de l'épuration individuelle des eaux au niveau de la subvention aux AB 53.01 et 58.08. Je vois que le budget a fortement diminué puisqu'on passe de 2 millions d'euros à 900 000 euros. Comment peut-on l'expliquer, alors que l'épuration individuelle devrait être davantage développée et soutenue particulièrement dans certaines zones rurales ? Une réflexion devait être menée surtout dans ces zones rurales et dans les zones d'épuration individuelle. Vous aviez annoncé, lors des Assises régionales de l'eau en mars 2011, la mise en place d'une importante réforme qui visait à une meilleure structuration de ce secteur. Pouvez-vous nous dire où en est cette réforme ?

Je voulais aussi avoir une petite explication par rapport à l'AB 51.08 - « Subvention aux infrastructures touristiques » - pour laquelle il n'y a plus de crédits prévus. Pouvez-vous m'apporter une explication ?

Je voulais vous entendre au sujet de la dotation de fonctionnement à l'Agence de l'air, à l'AWAC. On voit qu'elle diminue mais, en réalité, on voit qu'il y a un transfert vers l'AB 11.04 qui sert à payer le personnel de l'agence. Je voudrais savoir différentes choses. On parle d'une dotation, on parle d'un prélèvement, mais alors, c'est sur le fonds

environnement ; une contribution du Fonds Kyoto. La dotation est reprise dans ce programme. On a un petit peu de difficulté à s'y retrouver. La dotation ne devrait-elle pas migrer vers la DO 09 ? Au départ, l'AWAC est un service à gestion séparée et le budget de cette agence est repris en titre 6. Nous avons des moyens qui proviennent de différents endroits, une dotation, des moyens qui viennent du fonds et des moyens qui viennent d'un prélèvement.

Au départ, la création de l'AWAC répondait à un besoin, à savoir créer une structure qui devait être dynamique, qui devait se trouver en dehors du ministère, pour permettre de gérer la thématique du climat, qui nécessitait une très grande réactivité, par exemple, dans la gestion des quotas de gaz à effet de serre. Nous avons un petit cafouillage au niveau du positionnement de cette agence, car elle est ballotée entre le statut d'agence gouvernementale et d'un service au sein du SPW. Je m'explique. Dans l'organigramme du SPW, on parle de l'agence et puis, un peu plus loin, lorsqu'on parle du décret-programme qui a été voté par le Parlement wallon, on crée l'AWAC, on le crée au sein du Ministère de la Région wallonne, alors qu'on le retrouve autre part, dans les services du Gouvernement wallon, dans le guide la Wallonie.

Qu'en est-il de ce statut - qui est conforté puisque l'on trouve les montants qui doivent lui être attribués et qui viennent de différents endroits ? Il est un peu compliqué de s'y retrouver. Si, effectivement, il faut avoir une plus grande autonomie, est-il justifié d'agir de cette façon ?

Monsieur le Ministre, voulez-vous bien nous dire quelle est votre intention exacte par rapport à l'AWAC ?

**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. – Concernant l'AB 12.03 sur la politique de bruit, si le montant est augmenté, c'est en raison de l'encours, tout simplement et c'est bien pour cela que l'on est au niveau des moyens de paiement.

Sur la politique de bruit, plus globalement, il y a le travail qui a été fait en ce qui concerne le chemin de fer. Cela a été mis en ligne il y a quelques mois et le travail doit maintenant se faire au niveau des grandes lignes. Il est vrai que ce sont des études qui ne sont pas bon marché, raison pour laquelle ce budget est prévu.

Concernant les quotas, la montée en puissance se fera à partir de 2013. Ce dont nous avons besoin dans l'immédiat, c'est plutôt de soutenir les nouvelles entreprises pour l'accès aux quotas. C'est un montant de quotas de l'ordre de 7 millions euros. C'est évidemment l'AWAC qui gère l'ensemble de ces questions de quotas. L'AWAC fonctionne et, Madame de Coster-Bauchau, vous avez l'air inquiète. D'abord, elle fonctionne très bien. Vous en avez eu la démonstration lorsqu'il y a eu la présentation de son rapport d'activités au parlement. Il y a effectivement un transfert qui est prévu vers la fonction publique, comme cela se fait dans d'autres budgets lorsque ce sont des budgets qui sont prévus pour du personnel. Le budget correspondant est transféré de la division organique vers le budget de la fonction publique. Pour le reste, l'AWAC est un peu comme l'OWD, elle fonctionne avec un fonds et une dotation et est tout à fait efficace dans son mode de fonctionnement. Peut-être qu'il y a lieu de clarifier son statut à tel ou tel endroit s'il y a des incohérences comme vous le dites, mais je ne pense pas qu'il y ait des problèmes de fonctionnement à ce niveau.

Concernant la question du Fonds des déchets, évoqué par M. Desgain, c'est toujours la même question, lorsqu'il existe des fonds à savoir ce qui est pris sur le budget des recettes et ce qui est pris directement sur le fonds. Somme toutes, ce qui compte, c'est l'équilibre global et c'est cela qui est interpellant dans ce que j'ai évoqué tout à l'heure, de la détérioration dans le temps de cet équilibre de cette dépense, raison pour laquelle il faut y être très attentif.

Sur la question de l'épuration des eaux, Madame de Coster-Bauchau, l'AB 53.01.010, les budgets diminuent puisqu'en fait, une partie de ces fonds peut être prise directement sur le Fonds de l'eau plutôt que sur le budget classique, d'une part et, d'autre part, dans les zones prioritaires dans lesquelles nous souhaitons que l'épuration se développe prioritairement. Pour ce qui n'est pas encore couvert par les grandes agglomérations, les moyennes agglomérations, c'est la SPGE qui intervient financièrement. Cela ne fait donc pas partie de ce budget. Par ailleurs, il est prévu un nouveau système public d'assainissement autonome qui doit voir le jour en 2012. Ce travail est en préparation et va effectivement aboutir dans les prochains mois.

Vous m'interrogiez aussi sur l'AB 51.08.12 - l'autre, c'était la 53.01.010 - sur les subventions aux infrastructures touristiques en matière d'épuration des eaux usées. Il n'y a tout simplement plus eu de demandes récemment et c'est la raison pour laquelle le budget a été mis à zéro. Maintenant, le principe reste possible et il peut être évidemment réactivé ultérieurement, si nécessaire.

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

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Monsieur le Ministre, vous dites que vous allez faire une réforme, mais maintenant, puisque l'on diminue de 2

millions d'euros à 900 000 euros, on reste dans l'épure telle qu'elle est aujourd'hui.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Ce qui est prévu, c'est qu'il y ait une mise en place d'un service public d'assainissement, c'est-à-dire une sorte d'agence qui va coordonner et qui va proposer un service complet et de conseils pour les particuliers - un peu comme vous l'avez dans le domaine de l'énergie - en matière de systèmes d'épuration individuelle et de contrôle de ceux-ci, là où il n'y a pas d'épuration collective. Ce n'est pas secondaire, c'est très important, bien entendu, mais il est clair qu'en matière de priorisation, dans l'ordre chronologique, la toute première priorité a été mise sur les grandes agglomérations vu le contentieux européen, puis sur les moyennes agglomérations. Le travail se poursuit et les budgets ont été prévus à cette fin. J'y ai déjà plusieurs fois répondu au cours de différentes interpellations et la mise en place du service public d'assainissement autonome est une des dimensions qu'il faut encore prendre en compte pour proposer un service le plus efficace possible aux citoyens par rapport aux endroits où il n'y a pas d'épuration.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – Ce sera pour 2012 ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La mise en place du service, oui.

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

**M. Borsus** (MR). – Je trouve que la question de ma collègue et la réponse du ministre sont extrêmement intéressantes. Le service public autonome de l'épuration, c'est tout un nouveau concept et M. le Ministre a raison. Il a d'ailleurs à plusieurs reprises déjà répondu à des questions sur le sujet et annoncé quelque chose. Sur le « quelque chose », on ne sait pas encore quoi, comment cela va aller. En tout cas, il avance sur un minimum de choses quant au fonctionnement de ce nouveau concept de l'épuration autonome.

Le budget qui, je le rappelle, est déjà votre antépénultième, est l'occasion de dire ce que l'on va faire. Je trouve que la demande de clarification est totalement pertinente. Nous en sommes maintenant au stade de dire que, derrière cela, on va créer un service public autonome, une nouvelle administration dans la DGARNE ou une division, ou peut-être un département. Qu'est-ce que le concept ? Quel est l'état d'avancement du travail à cet égard ? Que proposez-vous ? Durant le budget, c'est l'occasion de discuter non seulement des chiffres, mais surtout des politiques qu'il y a derrière les chiffres.

**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. – Par définition, puisque nous travaillons sur le dossier - et il n'est pas encore abouti -, je ne peux pas vous le présenter aujourd'hui. Ce dont il est question, c'est de proposer un service qui permette un conseil aux citoyens et un accompagnement dans la mise en œuvre de l'assainissement autonome, qui permette également de mettre en oeuvre un système de contrôle qui soit efficace. Nous avons demandé à la SPGE de travailler et de nous faire une proposition sur ce sujet. Dans le courant de l'année 2012, ce dossier pourra être finalisé. C'est une des étapes ultérieures. Tout est important mais, dans la logique de priorisation dans l'épuration, c'est maintenant une des étapes qu'il s'agit d'activer après les étapes précédentes qui ont été faites pour se mettre en conformité par rapport aux différents contentieux.

**M. Borsus** (MR). – Dernière remarque sur le sujet parce que M. le Ministre a raison dans un sens en disant que c'est une étape supplémentaire mais tout ce qui est le reste, c'est-à-dire la mécanique de mise en œuvre de l'assainissement des entités de plus de 10 000 EH, de plus de 2 000 EH, les priorités environnementales, notamment eu égard aux eaux de baignade et d'autres éléments encore, c'est une mécanique qui tourne d'elle-même. Elle est antérieure à cette législature. D'ailleurs, dans la législature précédente, c'est toute la mécanique SPGE.

Par contre, ce que vous évoquez ici, c'est quelque chose qui est conceptuellement en termes d'idées, quelque chose de nouveau. Ce n'est pas l'application *sensu stricto* de la directive européenne. C'est un choix de mise en œuvre différent par rapport à ce que l'on a connu jusqu'à présent et qui va concerner l'épuration autonome individuelle. C'est cela qu'il est intéressant d'expliquer non pas, comme on le dit très bien, au moment des budgets, on décrit les grandes lignes des projets, on n'en décrit pas l'ensemble des éléments. Sans quoi, ils seraient tous aboutis. Mais au moment des budgets, on décrit précisément aussi les grandes lignes des choix politiques.

J'entends que l'on va créer un service public où, à l'intérieur de l'administration, un groupe de personnes, de fonctionnaires, une *task-force*, va être chargée d'aider les citoyens, de les accompagner et de contrôler la mise en oeuvre de l'épuration individuelle. C'est pour la dimension humaine, mais il y a une dimension très importante, à savoir comment on structure le mécanisme financier. Reste-t-on dans le schéma des primes tel qu'on le connaît maintenant ou imagine-t-on autre chose ? Ce que l'on sait du dossier et votre vision est qu'il y a aussi autre chose du point de vue de l'organisation financière. Je pense que, dans un débat budgétaire, c'est tout à fait le lieu pour expliquer que l'on va

créer une administration, à l'intérieur de mon administration ou, en tout cas une cellule, un groupe qui va être chargé d'accompagner les citoyens et de contrôler le fonctionnement des stations d'épuration individuelles.

Soyons clairs, jusqu'à présent, ce n'est quasiment jamais contrôlé ou vraiment à la marge. Nous sommes bien d'accord.

Pouvez-vous aussi nous éclairer concernant le volet financier ? Il y a toute une réflexion pour sous-tendre toute l'action financière d'autant que je pense que le projet est d'évacuer du périmètre de l'épuration collective, une série de choses qui ne sont pas des priorités environnementales et de les faire basculer vers l'épuration individuelle. Pour faire basculer significativement, cela veut dire qu'il y a tout un programme derrière cela. Il y a toute une réflexion, ce n'est pas l'épuration individuelle à la marge telle qu'on la connaît maintenant. Je pense que c'est beaucoup plus. Sur ce deuxième volet, pouvez-vous aussi éclairer la commission parce que cela concerne un grand nombre de nos concitoyens ? Nous sommes bien d'accord.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Juste un élément par rapport à ce que M. Borsus vient de dire. Il faut se poser la question du financement de ce type d'assainissement mais l'assainissement collectif est loin d'être terminé. Les quelques pourcents qui nous restent à réaliser, sont les plus difficiles. Si, en matière de stations d'épurations, tous les projets sont en cours et relativement bien avancés, en matière de réseaux d'assainissement, c'est beaucoup plus difficile. Malgré les efforts du Ministre Furlan de demander en matière de plan triennal que soit une priorité les projets qui concernent l'assainissement, les contre-parties de subsides pour la partie, parfois la route elle-même, le fait de faire la voirie, n'ont pas toujours été disponibles.

On sait que, dans nos communes, dans des projets qui avaient été budgétisés en 2013-2014, risquent très vite de devenir 2016-2017. Attention au basculement trop rapide vers des projets qui sont certes intéressants, mais qui ne font que quelques équivalents habitants à la fois, alors que, pour les gros projets de plus de 2000 EH, il y a encore du travail pour mettre tout cela en œuvre.

**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'ai dit, c'est la SPGE qui est chargée de nous faire des propositions en ce sens.

D'ici la fin de l'année, elle reviendra vers moi pour proposer un mécanisme de financement, une description plus précise du service qui peut-être mis en œuvre.

Je tiens à préciser, Monsieur Borsus, que vous parlez d'administration dans l'administration. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je pense qu'il faut mettre en œuvre un service et que, bien sûr il faut y associer à la fois l'administration mais aussi la SPGE et les intercommunales intervenant dans le domaine de l'eau. Donc la structure est à définir et le but est de travailler avec les différents acteurs existants.

M. Di Antonio a évidemment tout à fait raison d'insister sur la nécessité de poursuivre le travail par rapport aux différents plans d'investissement en matière d'épuration et de réseau d'égouttage et de raccordement. Les plans, comme vous le savez, sont élaborés de manière pluriannuelle. Il est évident que l'épuration autonome est en complément. Elle est importante aussi mais ne doit certainement pas remettre en cause tous les plans d'investissements qui sont prévus, et ce sont des montants considérables, depuis deux législatures déjà, sur ces différents investissements en matière d'épuration.

Il s'agit bien de domaine complémentaire au-delà des grandes agglomérations et des moyennes et petites agglomérations. Il y a aussi l'épuration individuelle qui doit se poursuivre pour arriver à un moment donné à 100 % de traitement de l'eau.

Pour le reste et pour en venir à la question du financement, je reviens à mon exposé introductif de ce matin. Nous aurons, dans les prochaines semaines, un débat important sur l'ensemble de la politique de l'eau, puisque nous devons pouvoir garantir le bon état des masses d'eau et donc avoir un ensemble de mesures par bassin hydrographique. Il s'agit là d'un état des lieux précis pour parvenir à garantir les normes de qualité des masses d'eau et, en fonction de cela, d'un ensemble de mesures à prendre qui touchent l'ensemble des secteurs concernés, c'est-à-dire l'industrie, le monde agricole, les consommateurs, l'épuration, toutes les étapes du cycle de l'eau. C'est aussi dans ce cadre-là qu'il faudra définir les masses budgétaires disponibles et les priorités en matière d'action sur le secteur de l'eau.

**M. le Président**. – Nous entamons le programme 14 - « Police et contrôle ».

Personne ne demandant la parole sur ce programme, nous passons au point au suivant.

Nous entamons la DO16, programme 02.

La parole est à M. Bayet.

**M. Bayet** (PS). – Je voudrais tout d'abord féliciter M. le Ministre et le soutenir pour l'augmentation de l'AB 43.02 tant en moyens d'action qu'en moyens de paiement. Cela concerne

les subventions de pouvoirs publics en matière d'aménagement du territoire et notamment les conseillers en aménagement du territoire.

Il est inutile de vous rappeler que, vu la difficulté de nos outils d'aménagement du territoire, c'est plus qu'important d'avoir des gens dont c'est le métier dans les communes et qui peuvent aider nos concitoyens à remplir leurs dossiers.

Par contre, on se pose des questions par rapport à l'AB 33.03 qui concerne les subventions aux organismes privés. Vous augmentez de 300 000 euros les moyens d'action et vous diminuez les moyens de paiement de plus d'un million d'euros. J'aurais voulu savoir pourquoi.

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

**M. Borsus** (MR). – Dans ce programme, on est en plein dans l'aménagement du territoire. On y observe effectivement une légère diminution des moyens - ce n'est pas surprenant, puisque l'on avait déjà acté, impacté et enregistré dans les budgets 2010-2011, notamment des éléments consacrés à l'évaluation du CWATUPE et du SDER.

Pourrais-je vous poser une question relativement simple ?

Connaissez-vous le montant que vous avez consacré à des études dans l'ensemble de vos compétences depuis le début de votre entrée en fonction ? Vous en avez une idée, une approximation ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – C'est un débat que vous aimez bien et que vous ramenez souvent mais, comme je l'ai dit ce matin, je pense que, dans certains cas ; les études peuvent rapporter des recettes bien plus importantes à la région, y compris au secteur économique dans son ensemble. Alors, tout dépend de comment on calcule les budgets d'études et ce que l'on met derrière. Vous pouvez avoir un chiffrage et puis, on peut le contester.

Il y a des études qui s'apparentent à du travail récurent, il y a des études exceptionnelles, il y a des études de sensibilisation, je ne pense pas que cela ait beaucoup de sens de sommer ces différents postes-là.

En l'occurrence, par rapport au point que M. Bayet - comme cela je lui réponds directement - vient d'évoquer pour l'AB 33.03.

**M. Borsus** (MR). – Je n'ai pas encore fini mes questions.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Bien sûr, oui.

Mais, pour l'AB 33.03, il s'agit précisément d'une diminution d'intervention dans les colloques, concours et études parce que, dans les différents postes budgétaires, c'est là que l'on peut agir et en voilà un où on a essayé de limiter un peu la dépense possible dans l'équilibrage général du budget. Vous voyez que nous ne sommes pas dans des augmentations permanentes, ou des postes supplémentaires.

**M. Borsus** (MR). – J'étais en cours de question.

Je comprends, M. le Ministre, parce que la question est un peu dérangeante. Je suis tout à fait d'accord avec vous, il faut un certain nombre d'études, on doit être éclairé par des expertises. Mais en même temps, je sais qu'il y en a déjà beaucoup de disponibles au sein de l'administration et je sais qu'en période de difficultés, de crise, d'incertitude budgétaire, on doit probablement privilégier déjà tout ce dont on peut disposer au sein de ces départements, raison pour laquelle je me permettais, mais on peut avoir la réponse vendredi ou en séance plénière, simplement de demander à M. le Ministre s'il a une idée de ce qu'il a décidé de dépenser en études depuis qu'il a commencé l'exercice de sa fonction. Je me doute bien que M. le Ministre ne connaît pas la réponse immédiatement, mais je m'attendais à ce qu'il ait en tout cas une idée géniale.

Je sais que l'on parle en millions d'euros mais je voudrais être sûr de la fourchette, parce qu'elle est, suivant nos services et nos études à nous, vraiment considérable et on a parfois le sentiment que le cabinet de M. le Ministre est l'annexe d'un service universitaire d'études. Je me dis que ce n'est pas nécessairement l'attente première qui est la nôtre. Si vous pouviez nous éclairer à cet égard en disant combien vous avez dépensé au total depuis que vous êtes entré en fonction en études diverses, je pense que ce serait éclairant peut-être pour relativiser le montant, suivant votre thèse, ou peut-être pour la souligner suivant notre crainte.

Deuxième élément de mon questionnement, pour la cellule de développement territoriale, la DPR a prévu, vous ne l'ignorez pas - vous l'avez très certainement plaidé - son intégration au sein de l'administration et il me semble ne pas voir ce mécanisme s'opérer en 2012. Bien plus, les montants augmentent. On a ici, une augmentation de 3,6 %. On dirait que cela peut changer, puisque les ministres eux-mêmes ont décidé d'abandonner ce qu'ils avaient prévu dans leurs budgets adoptés au gouvernement. Que traduit cette hausse de 3,6 % ? Est-ce simplement l'évolution barémique où sont-ce de nouvelles collaborations qui vont être attachées à cet organisme ? Je rappelle que je ne remets pas en cause ni la qualité du travail mené par la CDT, ni la qualité des personnes qui y travaillent. C'est évidemment sur le mécanisme à propos duquel le gouvernement avait souhaité dire : « On va y mettre

fin en intégrant la CDT au sein de l'administration» que je souhaitais vous interroger.

Mon front s'est plissé un peu plus en voyant la ligne budgétaire «Relations publiques». Si j'ai bien lu - mais n'hésitez pas à me corriger, M. le Ministre, si je fais erreur - ce n'est pas moins de 1,4 million d'euros qui est prévu en relations publiques dans le contexte du programme 16.02. On y retrouve un petit peu de tout: des colloques, des missions à l'étranger, des actions de communication, pour un montant 453000 euros. Moi, je fixe toujours les choses. Vous vous rendez compte, 453000 euros, c'est 19 millions d'anciens francs belges! C'est déjà des sous! Pouvez-vous nous expliquer ce choix-là? De nouveau, dans une période de difficultés, ne faut-il pas prioriser ou recentrer la priorité vers l'action plutôt que la communication? Pouvez-vous notamment nous expliquer cette somme de plus de 450000 euros par an pour ces différents éléments?

Vous l'avez évoqué, beaucoup de questions concernant les noyaux d'habitat, se sont faites jour. Mes collègues, que j'avais eu l'occasion de rencontrer après l'exposé de M. Dachelet fait hier à Namur, sont revenus avec beaucoup plus de questions que de réponses. On aimerait, à la faveur du budget, que vous puissiez définitivement nous rassurer concernant les noyaux d'habitat d'autant que, semble-t-il, les collègues du gouvernement n'ont pas du tout la même vision que vous concernant ce qui pourrait découler des noyaux d'habitat. Je rappelle que l'étude qui est consacrée aux noyaux d'habitats aurait parfaitement pu être menée par la CPDT dans sa totalité - à mes yeux en tout cas - sans solliciter des coûts extérieurs. Par ailleurs, je pourrais - mais je ne voudrais vraiment pas être inélégant - vous poser la même question: savez-vous combien vous avez payé d'honoraires d'avocats, d'expertises judiciaires, d'indemnisations diverses depuis le début de votre mandat?

Ici aussi, je constate que, de 2011 à 2012, on a une nouvelle augmentation, rien que des honoraires d'avocats. C'est près d'un million d'euros, rien que dans votre département dans le sous-chapitre concerné. Heureusement, l'accord fédéral n'a pas prévu de TVA, sinon ce serait encore en plus.

**M. le Président**. – Vous parlez de celle que le MR a souhaitée sur les télévisions payantes?

**M. Borsus** (MR). – On a été très surpris dans la négociation fédérale. Le Président Lutgen était totalement favorable à une TVA sur les prestations d'avocats. Nous, on ne souhaitait vraiment pas que le contribuable doive payer cela en plus, on s'y est opposé. Et, sur ce coup-là, on a obtenu gain de cause.

Donc, concernant cette évolution, qu'en est-il, Monsieur le Ministre?

Même chose, en ce qui concerne le budget judiciaire. Je suis ici dans l'AB 30.01, les jugements, les arrêts. On prévoit ici 1,100 million d'euros. Pouvez-vous nous indiquer ce qu'il en est, de manière à ce que nous puissions effectivement être éclairés?

À l'instar d'autres collègues, je voudrais aussi constater - cela c'est la marque Écolo - tout ce qui est structures associatives, para-associatifs, para-régionaux et autres. Vous avez une attention particulière par rapport à cela. Je ne vous en fais pas reproche, je suis attentif notamment à l'expression citoyenne. Mais ici, dans un budget dont j'ai compris qu'il était difficile, et vous aussi, Monsieur le Président, nous avons une AB qui évolue à la hausse, soit 300000 euros de plus comme vous l'avez évoqué, pour des subsidiations, une série d'ASBL, *et caetera*. Est-ce le choix du gouvernement? Est-ce votre droit de ministre de gérer votre département? Qu'en est-il? Que motivent ces différents éléments? L'ensemble de ces éléments de subvention nous pose question. Je n'ignore pas que vous n'êtes pas ministre de la fonction publique, peut-être pas encore - Dieu sait ce que le destin réserve à chacun d'entre-nous. Pouvez nous indiquer ce qu'il en est, puisque vous êtes ministre fonctionnel, de la DGO qui relève de vos compétences? Qu'en est-il de celle-ci, celle où se nichent l'urbanisme et l'aménagement du territoire concernant la direction générale de celle-ci? Qu'en est-il des procédures? Où en est-on? Où en est votre plaidoyer, concernant les effectifs qui vous sont nécessaires notamment à la tête de votre département ou ailleurs encore?

**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. – Sur les différentes questions en tout cas ,pour commencer par la question de M. Borsus concernant les noyaux d'habitat, les choses sont claires, il y a une décision du gouvernement qui prévoit dans un premier temps à quoi vont servir les noyaux d'habitat et, dans un second, une méthode de détermination de ces noyaux.

Comme vous le savez, ces noyaux existent aujourd'hui à la fois dans le Code wallon de l'aménagement du territoire et dans le Code du logement, mais n'existent pas dans les faits puisque les périmètres n'en ont pas été déterminés. Le gouvernement a convenu d'une méthode qui consiste à demander d'abord aux communes de proposer des localisations de ces noyaux. On voit bien ce que c'est qu'un noyau d'habitat, un endroit où il y a un développement plus important de l'urbanisation à proximité de services, proximité des transports en commun. La méthode qui a été choisie par le gouvernement est que les communes nous fassent des propositions et les justifient sur base de ces

différents éléments-là, pour que le gouvernement puisse, dans un second temps, adopter une méthode précise de détermination uniforme - bien sûr, sur la Wallonie - de ces noyaux d'habitat dont le périmètre sera ensuite resoumis aux communes pour examen - la réalité locale doit toujours pouvoir être prise en compte dans la délimitation précise.

C'est la méthode qui a été choisie par le gouvernement. En ce qui concerne l'utilisation des noyaux d'habitat, il était convenu qu'en matière de politique du logement, d'une part, il y aurait un développement plus important des primes, une différenciation des primes pour le logement, des primes à la rénovation et, d'autre part, un encouragement au développement du logement public à l'intérieur des noyaux d'habitat par rapport aux zones extérieures.

À ce stade, ce sont les seules décisions qui ont été prises de manière concrète par le gouvernement, le reste de la discussion étant bien entendu lié à la fois à la réforme du SDER et du CWATUPE à venir. Les choses sont très précises. Il n'y a pas de difficulté par rapport à cela.

**M. Borsus** (MR). – Votre intention est-elle d'aller plus loin ou ce qui est aujourd'hui sur la table vous satisfait-il ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Mon intention est qu'on ne préjuge pas de l'aboutissement du travail d'évaluation du CWATUPE et du SDER qui sont en cours. Il est clair que c'est une notion très importante que celle des noyaux d'habitat qui est présente dans le CWATUPE et qui est présente dans le Code du logement. Je ne vais pas préjuger de l'évaluation. Je ne vais pas vous dire définitivement ce qu'il en est. D'ailleurs, la décision du gouvernement est très claire. Elle dit qu'à ce stade, il y a une utilisation en matière de politique du logement telle que celle que je viens de vous définir. On ne peut pas préjuger de la suite de l'évaluation et du travail qui devra s'en suivre en matière d'arbitrage sur l'ensemble de la politique.

**M. Borsus** (MR). – D'accord. Si je vous pose la question, Monsieur le Ministre, c'est parce que vous n'ignorez pas que se posent beaucoup de questions. Certains se demandent si, dans une vision plus réglementaire qui est la vôtre, il n'y a pas chez vous une intention soit d'encourager (réglementairement s'entend, ne fût-ce que par instruction via vos fonctionnaires délégués), soit de décourager, voire d'interdire, en fonction de la délimitation des noyaux d'habitat, tel ou tel type de construction dans les périmètres qui sont dans les noyaux d'habitat, qui sont proches de ces noyaux, ou qui sont en dehors des noyaux d'habitat, ou éloignés de ces noyaux.

Je pense que si vous pouviez répondre très clairement à cette question-là, en disant : « Je ne donnerai pas d'instruction réglementaire en termes de délivrance de permis eu égard aux noyaux d'habitat », ce serait un élément d'apaisement dans ce dossier.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – J'ai déjà dit tout à fait clairement qu'il n'était pas question d'interdire l'octroi des permis en dehors des noyaux d'habitat, qu'il ne s'agissait pas ici d'une modification des plans de secteur. Il s'agit d'une zone qui a un intérêt particulier pour lequel on ne peut pas mener des politiques particulières, ainsi que je viens de le dire.

Si un jour, il doit y avoir des révisions au plan de secteur, ce qui sans doute est une étape utile dans la réflexion générale de l'aménagement du territoire pour les prochaines législatures, elle n'est en tout cas pas à l'ordre du jour de cette législature-ci. Les modalités ne sont pas une révision du plan de secteur. Pour le reste, ne préjugeons évidemment pas du travail d'aboutissement de l'évaluation.

Concernant la CDT, il est prévu une réintégration à l'administration, à un moment donné, dans le cadre de cette législature. Il n'y a pas d'élément neuf par rapport à cela. L'augmentation du budget qui est prévue correspond simplement au fait qu'il y a eu deux engagements qui se sont confirmés dans le cadre existant. Cela s'impacte directement sur le budget.

J'avais déjà répondu à M. Bayet tout à l'heure sur le 33.03.

Concernant les honoraires d'avocats, je ne souhaite qu'une chose, Monsieur Borsus, c'est que ces honoraires puissent être réduits au minimum. Il faut évidemment être attentif au fait qu'il y a parfois plusieurs composantes dans les lignes budgétaires, par exemple à l'AB12.10.11, sont prévus non seulement les honoraires d'avocats mais aussi les jetons de présence des membres de la CRAT. Il y a plusieurs composantes de la même AB mais, au-delà de cela, il est évident qu'il est tout à fait souhaitable que les honoraires d'avocats ne coûtent pas trop cher à la région. En même temps, la région est bien évidemment obligée de gérer les contentieux qui sont en cours et qui se poursuivent. En général, ces frais d'avocats ne vont pas à la baisse d'une manière générale, même si le nombre d'affaires ne change pas.

Pour l'AB 16.02, vous parlez d'1,4 million pour les relations publiques. Il y a plusieurs objets dans cette AB qui sont détaillés dans le programme justificatif. Il n'y a pas que des relations publiques. Il y a aussi des publications, des opérations de sensibilisation. Il y a un ensemble de points qui font partie de cette AB. Il est important, dans le débat

général et la préparation des réformes de l'aménagement du territoire, qu'il y ait un minimum de participation citoyenne, d'implication des différents acteurs et que tout ce débat puisse être approprié par le plus grand nombre, et pas seulement par les institutionnels ou par les acteurs directement concernés.

Enfin, pour ce qui concerne la question des subsidiations, des augmentations en termes de subventions, j'ai déjà eu l'occasion de répondre à votre collègue, Mme de Coster-Bauchau. J'ai expliqué qu'il y avait surtout une poursuite des missions telles qu'elles existaient à la fois dans les associations concernées et également au niveau des criées et qu'il s'agissait principalement de ne pas devoir aboutir à des suppressions d'emploi par rapport à des organismes qui ont peu de marge de financement, mais que cette discussion devrait être abordée aussi dans le cadre d'un financement plus structurel du monde associatif environnemental qui est annoncé également pour les prochains mois.

Enfin, concernant la direction générale, on n'a pas d'évolution par rapport à la situation. Donc, il n'y a pas d'élément neuf à ajouter sur ce point.

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

**M. Borsus** (MR). – J'entends bien que la CDT est toujours prévue mais que rien n'a évolué au niveau de l'intégration de la CDT dans l'administration. Bien au contraire, le budget augmente parce qu'il y a du personnel supplémentaire, m'indiquez-vous, dans le cadre prévu. N'empêche qu'il n'y a pas le moindre début de quoi que ce soit qui soit organisé, prévu ou développé à cet égard.

Deuxièmement, je voudrais vraiment que vous soyez un peu plus clair concernant ce budget «relations publiques». 1600000 rien que dans l'aménagement du territoire et de l'urbanisme! Je sais qu'il faut informer. On est bien d'accord. Il faut faire participer. Pourquoi un montant aussi considérable, sachant bien qu'il y a par ailleurs spécifiquement une somme de 453000 euros prévue pour des relations publiques et communications? On ne met pas, j'imagine, 453000 euros et pas 57, 51 ou 38 ou 39 s'il n'y a pas une évaluation précise. On ne tape pas un chiffre comme cela. 453000 euros, cela correspond à quelque-chose.

Ma question visait donc, à m'étonner qu'en période de disette, au moment où on va significativement solliciter les citoyens, en ce compris les plus démunis, M. le Ministre dépense 1,4 million rien que dans ce département par an en communication. Indépendamment de cela, et il ne m'a pas été répondu, il était question de voir derrière ces 453000 euros si précis. Il doit y avoir une évaluation d'actions particulières, d'un programme, de projets, d'une somme de programmes et de projets. Ma question était évidemment de les identifier, de les connaître.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Simplement, un petit complément d'information pour M. Borsus.

Comme vous le dites, il y a des plans précis. C'est pour cela qu'on arrive à un programme extrêmement précis, tout à fait par hasard, d'1,4 million d'euros pile. Bien sûr, il s'agit de montants d'estimation qui sont donnés. On ne peut pas chiffrer précisément chacun des postes en prévision budgétaire, mais il est clair que ce qui justifie ce travail de concertation et de sensibilisation, c'est qu'on est à la veille de l'aboutissement des différents mécanismes d'évaluation, que ce soit sur le SDER ou sur le CWATUPE.

Vous me reprochiez tout à l'heure qu'il n'y avait pas eu de concertation suffisante sur telle ou telle mesure. Il s'agit ici de faire en sorte que ces concertations aient lieu au bon moment, c'est-à-dire au moment où les débats sont posés, avant que les réformes n'aient lieu. Ces évaluations vont évidemment aboutir dans les prochains mois. Des décisions politiques d'importance devront être prises ensuite.

Cela ne me paraît pas être le plus mauvais moment pour avoir des opérations de discussion plus larges.

**M. le Président**. – Nous passons à la DO16, programme 03.

La parole est à M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Oserais-je dire que ce programme est largement en friche depuis le début de la législature? Mais je tiens à être de bon compte. Quand il y a des reproches à vous adresser, je me permets de le faire. Lorsque ces reproches doivent être partagés avec vos prédécesseurs, je me permets de les faire partager largement aussi avec votre prédécesseur. S'il y a bien un département où vous avez hérité de l'immobilisme, c'est bien celui-là. Ceci dit, les choses n'ont pas spectaculairement évolué.

Vous savez, on essaie de ne pas venir au parlement sans des éléments précis. C'est ce qui permet d'ailleurs de corriger un certain nombre de textes.

Je prends parmi ces éléments précis une question que je vous ai adressée sous forme écrite, Monsieur le Ministre, le 22 novembre dernier. Par exemple, en ce qui concerne les SAER du Plan Marshall 2.vert, depuis 2009, il n'y a pas de travaux en cours. Je ne parle même plus des SDER qui sont presque de l'histoire ancienne. Je n'oserais pas vous obliger à

relire ce qu'on a dû entendre ici, au parlement, concernant la réforme des SRPE qui n'a donné lieu à aucune réhabilitation.

Les SAER, j'aimerais bien y voir un peu plus clair. Je sais qu'il y a les SAER qui relèvent du rythme normal, les SAER qu'on a labellisé Plan Marshall. Peut-on me dire exactement où on en est ? Comment cela avance-t-il ? À quel rythme ? Combien y en a-t-il de réhabilités ? Comment la politique est-elle spectaculairement accélérée depuis le début de la législature ?

Vous conviendrez que, je ne parle même plus des SRPE, je parle des SAER, et que à cet égard, peu d'éléments, en tout cas de façon externe, étaient perceptibles.

Je voudrais encore vous demander comment s'organise le mécanisme d'acquisition d'immeubles pour la réalisation par la région, du programme concerné de réhabilitation des friches.

Par ailleurs, j'observe que l'enveloppe attribuée à la SOGEPA est une enveloppe qui est en hausse. J'aurais souhaité vous demander une explication à cet égard.

Je glisse rapidement vers les SRPE. Vous aviez annoncé que tout cela allait être changé, que ce dispositif allait être rénové et que tout cela allait être mis en œuvre de façon différente. Qu'en est-il précisément aujourd'hui ?

Dernier élément, je me permets d'insister un peu, Monsieur le Président : arrêtez de nous demander des listes ou de demander aux interlocuteurs, aux administrations, des listes, des relistes et encore des listes. Vous avez succombé à ce travers en réactualisant les listes, mais le fait d'être sur une liste n'entraîne rien dans un certain nombre de cas et le fait d'être en dehors n'entraîne rien non plus. On réactualise la liste. On a fait cela avec les SRPE. On a fait cela avec les SAER. Puis-je vous demander exactement quelle est votre ligne de conduite ? SRPE : définitivement abandonné ? Oui, non ? Rénové ? Si oui, quand ? SAER : combien, quand, comment ? Via la SOGEPA, le Plan Marshall, les crédits ordinaires ? Maintenant, vous n'en êtes plus à faire le tour des choses. Vous êtes à pleine production. C'est maintenant que les sites devraient, par vagues entières, être rénovés et réhabilités. Monsieur le Ministre, il faut que l'attitude et le message publics soient cohérents. On ne peut pas d'une part, dire : « Je vais surtaxer légitimement dans un but d'intérêt général tout ce qui est site d'activités économiques » abandonné, c'est ce qui est prévu dans ce qu'on a étudié il y a quelques heures, et dans un deuxième temps, être d'une lenteur incroyable par rapport à l'action publique en matière de réhabilitation d'un certain nombre de sites eux aussi abandonnés à quelque titre que ce soit et pollués à différents degrés.

Il faut qu'on ne soit pas seulement les Lucky Luke de la fiscalité à la région. Il faut aussi qu'on soit de temps en temps probants dans l'action de réhabilitation et de terrain.

Pouvez-vous, s'il vous plaît, ne pas nous donner le même message que celui de l'année dernière ? Celui-là, nous l'avons dans les travaux parlementaires, dans les comptes rendus. Pourriez-vous nous détailler exactement ce qui va être spectaculairement visible durant cette année 2012 en ce qui concerne les friches ?

Si je parle des friches, ce n'est pas pour le plaisir d'occuper notre après-midi, c'est un élément important de la reconversion de l'image que projette notre région.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur Borsus pour vos différentes interventions. Je partage avec vous cette préoccupation de l'importance de la politique de réhabilitation des terrains, qu'ils soient pollués ou simplement à réhabiliter.

Comme je l'ai dit ce matin, la politique principale de la région se trouve évidemment dans le Plan Marshall. Ce qui est visible aujourd'hui, c'est la concrétisation des sites qui ont été sélectionnés, qui sont en cours de réalisation dans le cadre du Plan Marshall 1, réalisation qui se poursuit maintenant. Il y a un étalement dans le temps des travaux. Je ne suis pas arrivé avec tous les sites à réaménager, à réhabiliter et encore moins tous les sites pollués sélectionnés dans le cadre du Plan Marshall 1. C'est loin d'être le cas. Ils étaient déjà sélectionnés. Les travaux se sont poursuivis et se poursuivent encore. Nous les suivons de près. Dans l'imputation budgétaire 2012 d'ailleurs, c'est encore essentiellement le Plan Marshall 1 qui prend quasiment la totalité de l'enveloppe budgétaire. Le Plan Marshall 2.vert ne commence que très progressivement à s'imputer de manière annuelle.

Pour ce qui concerne le « 2.vert », nous avons déjà pris, et je m'en suis déjà expliqué, une série de sélections. Nous avons déjà sélectionné une série de sites, de l'ordre d'un tiers au total, aussi bien pour les SAR que pour les sites pollués, il y a plus ou moins un an d'ici. Ces sites ont été déterminés. Le travail se poursuit donc maintenant, puisqu'il y a les étapes de concrétisation derrière.

Il nous reste maintenant à sélectionner le reste des sites, c'est-à-dire l'utilisation du solde des enveloppes disponibles dans le Plan Marshall 2.vert. C'est un travail qu'il est prévu de faire d'ici la fin de l'année sur base bien sûr des recensements qui ont

été faits par la SPAQuE et des classements qui ont été faits, à la fois par la SPAQuE pour les sites pollués et par l'administration pour ce qui concerne les SAER. Il est vrai qu'il y a eu un appel aux différentes communes et intercommunales pour mettre à jour les listes des SAER. Ce ne sera pas un appel inutile, puisque nous allons, sur base de cet appel, sélectionner les sites retenus dans le Plan Marshall 2.vert. Il est aussi vrai qu'il y a beaucoup trop de sites par rapport au budget disponible, même dans le Plan Marshall 2.vert et que donc, ce travail devra rester une priorité lors des prochaines législatures. Cela reste vraiment une politique d'importance puisque les budgets sont quand même assez considérables, que ce soit pour les SAER ou pour les sites pollués sur le Plan Marshall 2.vert.

En dehors de ces budgets très importants, sur le budget classique, il y a très peu de marge possible pour de nouveaux sites. C'est la raison pour laquelle, à ce stade, il n'y a véritablement pas de politique possible en ce qui concerne les SRPE, puisque nous n'avons pas de disponibilité budgétaire.

Je ne peux que le regretter comme vous. Je ne demanderais pas mieux d'accélérer encore cette politique de réhabilitation et de dépollution mais le Plan Marshall est le vecteur principal par lequel il est possible d'agir aujourd'hui.

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

**M. Borsus** (MR). – Très brièvement, j'entends bien qu'il n'y a plus de moyens pour le dispositif SRPE, Monsieur le Ministre. Mais, la dernière fois, vous m'aviez indiqué que vous alliez le réformer. Est-ce toujours votre intention ? À moins qu'il ne soit « en sommeil » en attendant que la région trouve un certain nombre de moyens ? Ce que je crois lire de l'évolution possible de la trajectoire budgétaire de la Région wallonne, avec ou sans régionalisation d'un certain nombre de compétences, et avec ou sans loi de financement, ne me conduit pas à croire que, l'année prochaine ou l'année d'après, il va subitement y avoir une manne budgétaire pour réalimenter les SRPE. Maintient-on le dispositif ? Le réforme-t-on ? Le maintient-on « en sommeil » pour le cas où, un jour... ? Le réforme-t-on ou le supprime-t-on ?

Deuxièmement pour tout ce qui est rénovation, il y avait la SRPE mais on n'en a pas fait. Il y a aussi les SAR de différentes natures : celles en dehors du Plan Marshall quel qu'il soit, les SAER « Plan Marshall *versus* sans les Écolos » et puis des SAER « à venir Plan Marshall 2.vert », c'est-à-dire avec les Écolos. Corrigez-moi, Monsieur le Ministre, si je me trompe.

Quel que soit l'organisme ou le mécanisme de financement, peut-on avoir une idée du rythme ? Combien rénove-t-on de SAER par an ? Combien est-il prévu d'en rénover en 2012 ? Le but est d'en avoir une idée, car les citoyens et les entreprises ne sont pas intéressés de savoir que c'est la SOGEPA, Marshall 2.vert, Marshall tout court, ancien crédit ou nouveau crédit. Ce qui les intéresse, c'est de savoir si les friches à côté de chez eux sont dorénavant mobilisables.

Je rappelle qu'un certain nombre de friches industrielles sont des terrains extrêmement intéressants pour la reconversion à d'autres titres - économiques, mobilité, logement et d'autres.

Peut-on au moins nous dire, derrière ces vocables, derrière ce melting pot savamment entretenu, exactement ce que l'on rénove en hectares, en sites, par an, en Région wallonne et ce qu'il est prévu pour l'année à venir ?

**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 l'ai dit, cela ne se joue pas tellement par année mais essentiellement sur le budget Plan Marshall car, en général, cela dure plus d'une année.

Pour le budget Plan Marshall 2.vert, un budget de 100 millions est prévu pour les SAER. C'est prévu pour 70 sites. Je ne peux pas vous dire ce que cela représente par an, puisque cela s'étale sur plusieurs années. Sur la durée du Plan Marshall 2.vert, cela représente 70 sites dont un petit tiers a été déterminé l'année dernière et dont le solde sera déterminé d'ici la fin de cette année. Ensuite, ces sites seront suivis durant toute la durée du Plan Marshall 2.vert jusqu'à l'aboutissement et jusqu'à épuisement de l'enveloppe complète.

*(Réaction de M. Borsus)*

Nous verrons bien. Je ne suis pas responsable globalement du Plan Marshall 2.vert, mais les sites seront désignés d'ici la fin de l'année et toutes les procédures pourront donc se poursuivre l'année prochaine.

Concernant votre question sur les SRPE, il n'y a plus de moyens disponibles pour l'instant. Les 16 sites qui ont été sélectionnés par le précédent gouvernement se poursuivent. Je pense que c'est, là aussi, l'objet de votre question sur la SOGEPA. C'est donc l'AB 01.06.00 qui prévoit justement des compléments budgétaires pour les sites sélectionnés par le précédent gouvernement.

On n'a donc pas arrêté ces sites-là. Pour les sites désignés, le travail se poursuit. On ne désigne simplement plus de nouveau SRPE, puisque nous n'avons pas de disponibilité budgétaire.

**M. le Président**. – La parole est à M. Borsus pour une dernière réplique.

**M. Borsus** (MR). – Il faut quand même y voir clair.

À la réponse à toutes mes questions précédentes, c'était qu'il n'y avait plus de SRPE actuellement en cours. Donc, M. le Ministre m'indique, si je comprends bien - corrigez-moi, si je fais fausse route - que dorénavant, avec le mécanisme SOGEPA, on reprend le travail sur les SRPE. C'est bien cela ? On ne relance donc pas une nouvelle liste mais les SRPE précédemment sélectionnés vont, via le mécanisme SOGEPA, peut-être se mettre en route. J'ai en effet en tête qu'aucune SRPE n'est encore commencée à cet instant même.

L'objectif en 2012, via le mécanisme SOGEPA, c'est de faire tout ou partie de la réhabilitation des sites retenus dans la liste initiale SRPE. C'est le premier élément pour lequel je souhaite vraiment obtenir une clarification.

Deuxièmement, j'entends bien qu'il y a, sur la durée du Plan Marshall 2.vert, 76 sites sélectionnés, à réhabiliter. Sur la durée du Plan Marshall 2.vert, j'ai donc deux questions. J'entends qu'ils seront sélectionnés pour la première vague, avant la fin de cette année 2011...

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Pour les SAR ?

**M. Borsus** (MR). – Pour les SAR, oui.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Il y a déjà eu une sélection d'à peu près un tiers de l'enveloppe, il y a un an. Maintenant, il reste les deux tiers à affecter.

**M. Borsus** (MR). – Ma question est simple : en nombre de sites, d'espaces ou d'hectares en termes de réhabilitation, qu'est-il prévu en 2012 ?

En ce qui concerne les compétences qui nous concernent, c'est-à-dire la réhabilitation des friches, quand s'arrête le Plan Marshall 2.vert ? Les 76 doivent donc être complètement mis en œuvre pour la fin de l'année 2013, sachant bien que les travaux peuvent prendre du temps, et caetera. Est-ce comme cela qu'on comptabilise, ou pas ?

Si je souhaite faire cet exercice, c'est pour avoir un minimum d'éléments de clarté par rapport à tout cela. On dit que le Plan Marshall est en cours. On nous a servi le Plan Marshall 2.vert avec une mise en œuvre et des budgets colossaux. Quand on pose des questions précises, qu'observe-t-on ? Qu'il n'y a pas encore un seul site du Plan Marshall 2.vert, même parmi ceux sélectionnés au tout début, qui est aujourd'hui mis en œuvre.

Je souhaite donc y voir clair en termes de nombre de sites et de durée.

**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. – Pour ce qui concerne les SRPE, l'évaluation du montant nécessaire pour les sites décidés par le précédent gouvernement est de 2 635 000 euros pour lequel 1 019 000 euros ont déjà été réservés au budget 2011. Le solde peut l'être sur le budget de 2012. Le travail se poursuit. On arrive à peu près au budget nécessaire pour les sites sélectionnés mais je le répète, il n'y a pas eu de nouvelle sélection de sites dans la situation budgétaire dans laquelle nous sommes.

Pour ce qui concerne les SAER, c'est la totalité des sites restants qui va être déterminée d'ici la fin de l'année. C'est en tout cas ce qui est prévu dans le calendrier gouvernemental pour l'enveloppe du Plan Marshall. Au total, il est prévu d'avoir 70 sites. Les 70 sites seront donc désignés d'ici la fin de l'année et vont tous avancer en parallèle. Certains vont aller plus vite que d'autres. Ils doivent être finalisés normalement sous cette législature-ci, mais il est vrai qu'il y a parfois des mécanismes de retard et de prolongation ; ce qui est encore plus vrai, pour les sites pollués, puisque les enveloppes sont transférées à la SPAQuE et s'étalent sur une durée plus longue, puisque la SPAQuE assure la gestion pluriannuelle de ces dossiers.

D'ici la fin de l'année, l'ensemble des sites seront finalisés et, si vous voulez, je peux, dès que ces sites seront connus dans leur entièreté, dresser un calendrier prévisionnel des travaux nécessaires pour les différents sites, car cela dépend évidemment de l'ampleur des travaux pour chacun des sites. Il n'est pas possible de dire qu'il y aura autant d'hectares précisément en 2012 ou 2013 mais on peut établir ce calendrier. J'ajoute également qu'il y a un travail de suivi très régulier qui est opéré par l'ensemble des services du gouvernement par le biais des task forces du suivi du Plan Marshall, avec le délégué général qui suit son ensemble pour que, justement, tous les délais soient respectés et que tous les sites soient bien mis en œuvre et que les montants soient, par exemple, adaptés, lorsque c'est nécessaire. C'est ce que l'on observe aussi sur le suivi du Plan Marshall 1. J'ai encore dû gérer des évolutions d'enveloppes, à la hausse comme à la baisse. On reste donc dans l'enveloppe globale. Simplement, les dossiers s'affinent au fur et à mesure de leur traitement et les montants s'affinent progressivement.

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

**M. Borsus** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Je dois dire que c'est beaucoup plus clair comme cela. Il y a donc environ un tiers des SAER qui ont

déjà été sélectionnés. Le solde va être mouvementé d'ici la fin 2011, il va être mis en œuvre suivant les difficultés des sites, des chantiers, et caetera, tout au long de la législature et va donc rejoindre le premier tiers.

Concernant le SRPE, il y a donc un budget de 1 100 000 euros qui a déjà été réservé l'année dernière, auquel on ajoute le budget de cette année. Le but étant alors que tous les sites SRPE de la première liste soient réalisés durant la législature, sous réserve, de nouveau, des sites, des chantiers, *et caetera*. Et il n'y a pas de nouvelle liste, ni de SRPE, ni de SAER, je suppose.

C'est bien le résumé ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Les nouvelles listes signifient qu'il existe une nouvelle liste à l'administration qui est, bien sûr le recensement, qui vient d'être actualisé avec le travail qui a été mené pour le Plan Marshall 2.vert, de l'ensemble des SAER disponibles en Wallonie. Mais il est clair que cette liste restera encore très longue après cette législature et après le Plan Marshall 2.vert, car il y a encore beaucoup d'autres sites à traiter. Cette liste reste donc disponible et, si des moyens supplémentaires sont disponibles dans les prochaines années, voire même, les toutes prochaines années, nous pourrons sélectionner des sites dans cette liste et avancer plus rapidement.

**M. Borsus** (MR). – Je vous remercie.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – J'ai presque envie de remercier M. Borsus de s'être autant attelé aux détails de chacun des sites.

En tout cas, je le félicite de s'être attelé à donner des précisions jusque dans le dernier détail de cette liste. Je voudrais vous féliciter et féliciter le Gouvernement wallon d'avoir laissé ces 573 millions au total, Plan Marshall et plan Marshall 2.vert, par rapport à des sites dépollués. Si M. Borsus et vous-même actez de la longueur de la liste, c'est dire l'ampleur de la tâche. Dans un contexte budgétaire si serré, continuez à faire ces choix - parce qu'effectivement, en plus, il y a des sites qui sont extrêmement bien situés, valorisables pour la Wallonie - je vous en félicite pour mon groupe.

**M. le Président**. – Plus de question sur le 16.03 ?

Je suis dans l'addendum et le corrigendum n°1, 7*ter*. J'ai la DGO2.

La parole est à M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Je voudrais savoir sur quoi portait le corrigendum.

**M. le Président**. – Allez voir page 13, Monsieur Borsus. Ce sont des corrections techniques.

Tout le monde a vu ce dont on parlait ?

Je passe à la DGO3.

**M. Borsus** (MR). – Monsieur le Président, comme le dit ma collègue, on est bien d'accord qu'on n'aborde pas la question du passage « taxes et fonds des déchets ». C'est pour vendredi.

**M. le Président**. – Cela a été vu dans les recettes.

**M. Borsus** (MR). – Cette partie est dans les recettes affectées.

**Mme de Coster-Bauchau** (MR). – On a dit que tous les déchets se discuteront vendredi.

**M. le Président**. – Les recettes sont faites, les déchets de l'OWD, c'est pour vendredi.

**M. Borsus** (MR). – Je vois à la page 6, « recettes affectées au Fonds pour la gestion des déchets ».

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Ça, c'est le budget de l'OWD. C'est bien ce que vous souhaitez pour vendredi ?

**M. le Président**. – C'est pour vendredi, M. le Ministre est d'accord.

**M. Borsus** (MR). – On n'a pas abordé tout ce qui est taxation des déchets d'incinération, co-incinération, subsidiaires. De toute façon, si vous l'évoquez, Monsieur le Président, c'est pour qu'on l'évoque, je suppose. Je suis d'accord avec M. le Ministre, je trouverais plus cohérent d'évoquer tout cela vendredi. Si vous voulez qu'on l'évoque maintenant, on le fait.

**M. le Président**. – Vous voulez l'aborder maintenant, Monsieur Borsus ?

**M. Borsus** (MR). – Je trouverais plus cohérent d'évoquer le tout vendredi.

**M. le Président**. – Tout ensemble vendredi en une heure ? C'est d'accord.

**M. Borsus** (MR). – Monsieur le Ministre, avez-vous été informé de la démarche de l'Union wallonne des entreprises auprès des parlementaires par rapport à tout ce qui concerne les taxes ? Avez-vous eu communication du courriel que nous avons tous reçu ?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – J'ai reçu un ensemble de courriels mais, si j'ai bien compris, vous souhaitez en parler vendredi.

**M. Borsus** (MR). – C'est juste un élément technique de manière à voir si vous avez le courriel. Si, vendredi, on vous demande quelle est votre réaction par rapport au courriel et que vous dites que vous ne l'avez pas reçu...

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je l'ai bien reçu, il n'y a pas de souci.

**M. Borsus** (MR). – Très bien.

**M. le Président**. – On est presque au bout, car il reste, dans l'annexe 9, le dossier de l'ISSeP et de l'AWAC.

Pas de question là-dessus ?

Je pense qu'on a vu les rapports de ces organismes dans cette commission aussi.

Nous avons, pour l'instant, terminé nos travaux. Pas de remarque ?

En fonction de notre accord, nous avons examiné les compétences de M. le Ministre dans l'ensemble des documents. Il nous reste à faire l'OWD qui est reporté à vendredi, de 14 heures à 15 heures.

Je mets aux voix maintenant le texte d'une recommandation qui vise l'ensemble des compétences de M. le Ministre, à l'exception de l'OWD, l'ensemble des recettes et des dépenses.

Pour être clair, on a écrit la recommandation. C'est la recommandation classique à laquelle on a ajouté « à l'exception de l'Office wallon des déchets qui sera examiné dans une séance supplémentaire de la Commission de l'environnement qui se tiendra le 2 décembre de 14 heures à 15 heures ».

**M. Borsus** (MR). – Si je peux me permettre, « et des recettes liées aux déchets ».

**M. le Président**. – Oui.

*Vote*

**M. le Président**. – La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité recommande, par 8 voix contre 3, à la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports l'adoption du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, à l'exception des dispositions budgétaires relatives à l'Office wallon des déchets qui seront examinées le vendredi 2 décembre à 14 heures.

*Confiance au rapporteur*

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

Je suspends la séance pour une pause technique.

*- La séance est suspendue à 16 heures 05 minutes.*

*- La séance est reprise à 16 heures 15 minutes.*

**M. le Président**. – La séance est reprise.

## PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF À L'AMÉNAGEMENT D'UN LOCAL VÉLO DANS LES IMMEUBLES À LOGEMENTS MULTIPLES, DÉPOSÉE PAR MM. DODRIMONT, BORSUS, MMES DE COSTER-BAUCHAU, BARZIN, MM. BINON ET WAHL (DOC. 445 (2010-2011) N°1)

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret relatif à l'aménagement d'un local vélo dans les immeubles à logements multiples, déposée par MM. Dodrimont, Borsus, Mmes de Coster-Bauchau, Barzin, MM. Binon et Wahl.

*Désignation d'un rapporteur*

**M. le Président**. – J'ai besoin d'un rapporteur.

**M. Borsus** (MR). – Je propose Mme de Coster-Bauchau.

**M. le Président**. – Elle ne peut pas car elle est cosignataire de la proposition de décret. Heureusement que je suis là pour veiller au grain, Monsieur Borsus !

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

*Exposé de M. Dodrimont, co-auteur de la proposition de décret*

**M. le Président**. – La parole est à M. Dodrimont pour présenter la proposition.

**M. Dodrimont** (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Président. Je vais tâcher de mettre le grand braquet pour ne pas alourdir les travaux de cette commission. D'autant plus, que cette proposition qui, quelque part, est relativement indolore pour les finances régionales, voire même les finances d'autres niveaux de pouvoir, ne devrait à mon sens pas retenir d'avis réprobateur au sein de cette commission. J'ai déjà eu l'occasion à quelques reprises de le constater au sein de cette commission, je pense déjà avoir entendu que l'on aimait le vélo et qu'il était question de le promouvoir dans notre belle région.

Je suis parti du constat établi par le GRAC. On connaît ce groupement qui regroupe en son sein des cyclistes au quotidien. Le GRAC constate qu'il y a un obstacle majeur à l'utilisation d'un vélo, c'est celui qui est dû au fait que les cyclistes ou du moins ceux qui souhaiteraient le devenir ou l'être un peu plus, ne peuvent ranger leur vélo en sécurité dans un local adéquat dans l'immeuble qu'ils occupent.

On peut rappeler que la pratique du vélo comporte des avantages incontestables, à différents niveaux. On sait son impact sur la santé des citoyens, on sait aussi que le vélo est un mode de déplacement qui ne coûte pas très cher. Celui qui l'utilise en lieu et place d'une voiture augmente considérablement son pouvoir d'achat. On sait aussi que le vélo respecte l'environnement, il permet une autonomie dans les déplacements. Bref, le vélo est un moyen de déplacement particulièrement avantageux et qu'il faut à notre sens encourager.

On a déjà eu l'occasion d'en débattre, lorsqu'on a évoqué la prime pour achat de vélos à assistance électrique que nous avons ici même proposée, Monsieur le Président. On nous a opposé entre autres par rapport à cette proposition, qu'elle générait évidemment l'utilisation de moyens qui ne sont pas toujours disponibles au sein de cette institution.

En ce qui concerne la proposition que nous évoquons aujourd'hui, il n'y a évidemment pas de budget à prévoir, seules des règles à établir et ces règles sont d'inciter par un moyen légal, donc d'imposer que les immeubles à appartements, à logements multiples soient automatiquement dotés d'un local qui permette d'accueillir un vélo dans de bonnes conditions.

Au jour d'aujourd'hui, on se préoccupe souvent de la voiture dans des dossiers analogues. Quand on a par exemple la construction ou l'aménagement de la transformation d'un immeuble au bord d'une voirie régionale, on sollicite les services publics de Wallonie pour leur demander un avis dans le cadre de l'examen d'une demande de permis d'urbanisme. On voit des impositions. Vous devez prévoir souvent une place et demie par logement dans le projet, de manière à ranger les véhicules en dehors de l'espace public. Mais pour un vélo, on ne peut même pas ranger un vélo sur l'espace public ! On imagine ce qui pourrait advenir du vélo qui serait quelque part disposé sur un trottoir ou sur une place de stationnement ou même dans un espace prévu pour cela.

On sait que, rapidement, le vélo n'existerait plus à l'endroit où on l'a rangé. Cela poserait bien des problèmes. Ce qui est proposé ici, c'est que, lorsqu'un projet de construction d'immeubles à appartements est introduit, qu'il comprenne automatiquement un local facile d'accès, auquel on peut accéder tant de l'appartement que l'on occupe dans l'immeuble, que du domaine public, de manière à ce que, de façon très facilitée, on puisse ranger son vélo et l'utiliser chaque fois que l'on en a besoin.

On a parlé ici d'une place idéale suivant l'avis de spécialistes. Il y a une superficie qui est calculée dans la proposition, de manière telle que le vélo puisse être rangé, et pourquoi pas, que le local puisse aussi servir au rangement de voitures d'enfant. Ce serait une mesure sympathique aussi à l'égard de personnes qui occupent des appartements et qui, parfois, ont le problème aussi du rangement de ce type d'engins bien utiles lorsque l'on doit se promener ou se déplacer avec un enfant en bas âge.

Voilà, Monsieur le Président. Je suis convaincu que notre proposition retiendra l'attention des parlementaires de cette assemblée, convaincu que cette proposition fera l'objet d'un appui de M. le Ministre qui, si même parfois on peut regretter la mise en place concrète de certaines initiatives, ne manque pas de projets, de propositions dans ce domaine. On a parlé ce matin du plan vélo, on a souvent évoqué ce moyen de déplacement comme étant un moyen soutenu par le Gouvernement wallon qui nous annonce, à travers ce plan vélo, une série d'initiatives qui devraient améliorer la mobilité pour celles et ceux qui ont choisi de se déplacer au moyen d'un vélo. Ici, plus concrètement encore, nous proposons tout simplement que celles et ceux qui manifestent l'intention de se déplacer par ce moyen puissent le ranger dans de bonnes conditions.

On ne voudrait pas entendre ici des personnes tentées par ce changement d'habitudes en termes de déplacement et par l'achat d'un vélo, et se dire finalement qu'elles y renoncent parce que l'appartement qu'elles occupent dans un immeuble ne comprend pas de local suffisant pour ranger le vélo que la personne souhaiterait acquérir.

Nous pensons ici pouvoir apporter, de façon significative, une amélioration dans cette problématique et permettre de façon quasiment systématique à chaque personne qui le souhaiterait de disposer d'un local pour le rangement de son vélo. Je crois que c'est finalement peu de choses. C'est une mesure qui ne mange pas beaucoup de pain et qui est indolore, comme je l'ai dit sur le plan

des finances de notre institution, mais qui permettrait de créer à mon avis une dynamique par rapport à l'utilisation du vélo. Je ne reviens pas sur son utilité et sur la volonté que j'ai souvent perçue, notamment au sein de cette commission, de promouvoir le vélo. En acceptant cette modeste proposition, je pense que l'on pose un geste concret à l'égard de celles et ceux qui veulent utiliser ce moyen de locomotion.

Merci de m'avoir écouté.

**M. le Président**. – Merci, Monsieur Dodrimont.

*Discussion générale*

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

La parole est à M. Senesael.

**M. Senesael** (PS). – Merci, Monsieur le Président. Nous entendons bien la proposition de décret qui est ici faite et qui vise à inscrire dans le CWATUPE une disposition visant à encadrer cette thématique. On sait qu'à l'avenir, tout immeuble à logements multiples doit comporter un local pour vélos. Voilà les balises mises en place.

On nous dit que cette disposition existe déjà à Bruxelles et que le règlement régional d'urbanisme impose ce type de local dans les immeubles neufs.

Dans le budget 2012, on constate une vraie volonté de développer une politique cyclable. Je crois que chacun des représentants des partis dans cette commission y a fait référence et allusion. Cette mesure pourrait s'intégrer dans ce cadre, sans impact budgétaire direct pour la Wallonie, mais bien pour celles et ceux qui construisent les immeubles.

Par contre, l'accord de majorité prévoit que nous ne modifierons le CWATUPE qu'en cas d'urgence, en attendant sa refonte globale après évaluation.

Monsieur le Président, nous l'avons déjà modifié à trois reprises ces derniers mois. Je voudrais juste rappeler, au niveau du groupe PS, que nous avons déposé une proposition urgente sur le permis de lotir qui n'avance pas pour l'instant. Ce dossier concerne des millions d'euros d'investissements. Nous estimons que l'on peut attendre également pour intégrer le dispositif qui est ici présenté dans le CWATUPE après son évaluation.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – Merci, Monsieur le Président. Par rapport à la proposition directe de M. Dodrimont et à son urgence relative et à la modification du CWATUPE, je rejoindrai complètement M. Senesael. D'ailleurs, M. Stoffels n'est pas là, mais je pense qu'il serait furieux s'il y avait une notion d'urgence décrétée pour le local vélo et, par contre, pas pour le permis d'urbanisation.

Cela me semble très cohérent, M. Senesael, d'attendre également pour cette disposition-là, tout intéressante qu'elle soit et tout orientée vers ce mode de déplacement qu'est le vélo, et nous avons envie de la soutenir largement, mais dans une politique générale, globale, coordonnée, à propos de laquelle M. le Ministre nous a rappelé qu'un des événements qui arrivent vraiment maintenant, ce sont ces fameuses communes pilotes, je voulais quand même rappeler qu'il y a une stratégie régionale qui a été décrétée en matière de développement du vélo, stratégie coordonnée qui est le plan «Wallonie cyclable», dont un des événements conocerne les communes pilotes. Il serait intéressant d'intégrer cette réflexion dans un cadre plus large, et non dans une évaluation du CWATUPE qui aurait lieu maintenant, précipitamment et urgemment, d'autant que l'on a rappelé le contexte de l'attente de l'évaluation pour toute modification.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Comme ma collègue, je pense que cette proposition est intéressante et doit s'inscrire dans le CWATUPE tel qu'il sera revu. On peut s'engager à ce que ce type de disposition y figure, puisqu'on est tous d'accord sur le fond.

Faire la remarque sur le fait que,dans beaucoup de communes - c'est au moins le cas dans la mienne - , il y a une obligation maintenant pour ce genre d'immeuble d'avoir chaque fois un garage lié à l'appartement et donc la place pour le vélo existe d'office dans le garage, je crois qu'il faut avoir la réflexion plus largement. On ne va pas imposer dans des immeubles à appartements à la fois le garage et le local pour vélos, s'il y a moyen d'organiser les choses en tenant compte de l'un et de l'autre.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je rejoins les trois dernières interventions par rapport à la question de l'opportunité mais je voudrais bien sûr souligner l'intérêt de la proposition de M. Dodrimont par rapport à son objectif et par rapport aux questions qu'il pose et la place des vélos dans les différents aménagements - je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus.

Les questions qui se posent ensuite sont celles des moyens et du calendrier par rapport aux réformes. Quant aux moyens, d'une part, il est déjà possible de prévoir des dispositions, et pas forcément exactement les mêmes que celles que vous envisagez. Il faut voir comment les combiner,

pour qu'il y ait, dans les projets qui sont sur la table, place pour le stockage des vélos. En outre, il est déjà possible aujourd'hui aux autorités administratives d'utiliser aussi l'article 1er du code pour exiger la mise en place de différents locaux, par exemple, pour garantir la qualité du cadre de vie des habitants.

On n'est pas sans rien déjà aujourd'hui dans la législation actuelle. Je suis d'accord sur le principe de ne pas modifier au coup par coup le CWATUPE, d'autant que nous sommes dans une réforme, une évaluation globale qui est en cours.

Si ce débat a lieu, il y aura sans doute quelques questions plus précises sur la localisation d'un texte comme celui-là dans le code ou sur la formulation précise des conditions, parce que certaines d'entres-elles peuvent amener différentes interprétations. Je le répète, sur le fond, nous sommes tous d'accord. C'est une tendance qui est déjà en cours dans les nouveaux projets et à la demande des communes et des promoteurs. Certains éléments sont donc déjà possibles aujourd'hui avec le code existant.

Pour le reste, cela fait partie des questions qui faut garder en tête dans le cadre de notre évaluation.

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

**M. Dodrimont** (MR). – J'entends qu'il n'y a pas d'urgence par rapport à ce projet, à cette disposition qui pourrait intervenir. Quelque part, cela m'étonne parce que l'on vit des problèmes sociétaux importants, que nos concitoyens rencontrent de plus en plus de difficultés dans la vie de tous les jours et dans leurs obligations en matière de déplacement. Je pense que l'on passe ici à côté d'une possibilité de les aider, de les aider concrètement. On ne tient évidemment pas à porter une plus-value à des immeubles pour faire plaisir à des promoteurs. Ce n'est pas cela l'objet. L'objectif, c'est que, quand des gens cherchent à se loger, quand ils trouvent un appartement, s'il est neuf, s'il vient d'être construit ou s'il vient d'être transformé, tant mieux pour eux. Imaginons que cet appartement ne comprenne pas la possibilité de ranger un vélo. Tout simplement, cela va induire que la personne ne va pas investir dans un vélo, ne va pas changer ses habitudes de déplacement, parce qu'elle n'en aura pas la possibilité. Quand on dit qu'il n'y a pas d'urgence, je pense que l'on se trompe, on se trompe aussi dans la nécessité de poser aujourd'hui des gestes concrets en faveur de ce mode de déplacement.

Ici, on a eu une occasion de le faire, on me dit qu'on va attendre la réforme du CWATUPE. On sait le temps que ce dossier, certes important, nécessite et je comprends que cela prenne du temps, même si, parfois, nous nous opposons à cette multitude d'études, d'analyses, de contre-analyses qui sont générées pour la modification d'un texte qui, lui, peut-être, avec ou pas d'urgence, a été modifié, on le sait, 16 à 17 fois, sous le couvert de la législature précédente. On ne veut pas commettre les mêmes erreurs que par le passé mais en tout cas, on est certain que nous sommes engagés dans une procédure extrêmement longue. Je peux vous le prédire, M. le Ministre, il n'y aura, à mon sens, pas grand-chose comme geste concret à l'égard de celles et ceux qui veulent promouvoir le vélo pendant cette législature. On peut en être sûr. Vous savez comme moi que nous sommes à l'aube de l'année 2013, ce sera l'avant-dernière de la législature - il y a peut-être 2012 avant, ce n'est pas un détail mais c'est dans mon habitude de me projeter dans l'avenir et de penser beaucoup à cette année 2012. Bref, nous sommes à mi-parcours dans cette législature et nous n'avons rien de concret en matière de réforme du CWATUPE. Vous le savez, le chemin est encore très long. Nous avons à mon avis peu de chance de voir quelque chose de concret à nouveau sur cette thématique du vélo, qui je le sais, vous tient à coeur.

On dit : « Oui M. Stoffels viendrait se fâcher ». Je n'espère pas sur moi, quand même, on ne sait jamais. Je ne pense pas que ce monsieur soit particulièrement virulent à l'égard de ses collègues mais il viendrait se fâcher pour dire qu'il y a le projet de modification du permis d'urbanisation qui est en cours et que cela est urgent. Oui, sûrement, c'est bien plus urgent que l'on arrive à ce que l'outil du permis d'urbanisation soit enfin praticable.

Vous admettrez quand même qu'entre le projet qui est proposé aujourd'hui qui, je le répète, peut se mettre en place de façon très rapide, peut aussi constituer un signal fort à l'égard des autorités locales, ou à l'égard des fonctionnaires délégués, quand c'est le cas de délivrance de permis et, a contrario, ces modifications concernant le permis d'urbanisation qui doivent encore faire l'objet du circuit habituel de demandes d'avis, d'études, d'analyses, on n'est pas dans une problématique compliquée. On a un texte simple qui ne demande pas, à mon sens, des études juridiques à n'en plus finir. On a surtout, avec l'application de ce texte, un signal que l'on pourrait donner à l'égard des uns et des autres. C'est à côté de cela que l'on va manifestement passer une nouvelle fois.

Le fait qu'une réforme du CWATUPE ou une modification, très partielle comme on l'a proposé avec ce projet de décret, viendrait de façon isolée, me semble aussi renforcer le signal que cette majorité, bien évidemment accompagnée du groupe MR, pourrait donner dans un tel sujet, dans une telle problématique. Je vais malheureusement finir par penser qu'il n'y a que des paroles et qu'il n'y a pas d'actes.

Je vais regretter vivement que l'on ne puisse pas prendre notre proposition en considération . Je vais regretter vivement, alors que d'aucuns ont reconnu que le texte pouvait être facilement applicable, que l'on n'en profite pas pour donner un signal clair à nos concitoyens et aux autorités locales.

M. Di Antonio le dit, certains appliquent déjà ce type de mesure, ils s'imposent un garage. Je suis bien content mais encore une fois, un garage, c'est quand il y a une voiture avant tout, ce n'est pas pour y ranger de façon prioritaire le vélo.

Ici, les cas que l'on peut évoquer, c'est évidemment, un immeuble à appartements où il n'y aurait pas de personnes utilisant une voiture. Tout simplement. Cela existe en ville. On a parfois des immeubles qui sont rénovés où il n'y a pas de possibilité de construire ou d'ajouter des garages. Là, on peut très bien concéder que les personnes qui vont habiter dans ces immeubles, n'auront pas de voiture. Quand on dit que l'on peut imposer un garage, c'est tant mieux si on peut le faire. Il est utile que les voitures trouvent un endroit autre que l'espace public pour être rangées. Mais on a aussi des cas de figure où il n'y a pas de garage, il n'y a pas d'utilisation de voiture, et donc privilégions autre chose, la possibilité d'utiliser un vélo dans de bonnes conditions, en le rangeant en toute sécurité et en faisant en sorte que les personnes soient encouragées dans son utilisation.

Il faut parfois être courageux pour faire du vélo, il faut parfois se dire que c'est moins confortable qu'une voiture, que cela peut aussi générer un effort physique qui est différent. Il faut à mon sens, considérer aussi que les personnes qui veulent faire cet effort doivent être encouragées. Les encourager, c'est aussi permettre que ce vélo puisse être utilisé dans de bonnes conditions.

J'avais d'autres visions par rapport à un encouragement un peu différent avec cette prime sur ces vélos à assistance électrique. On n'en a pas voulu. Je vais donc, à mon sens, devoir regretter une deuxième fois, parce qu'il y aura d'autres propositions et j'espère que, par la suite, il y aura une prise de conscience du fait que le vélo doit être au cœur de nos intérêts et qu'il y a urgence. Vous le communiquerez à M. Stoffels : il y a urgence pour cette pratique du vélo qui n'est pas suffisamment répandue chez nous. On a un déficit par rapport à toute une série de situations où le vélo ne trouve pas sa place. Il suffit un jour d'aller se balader ailleurs, même dans ce pays pour se rendre compte que certains ont compris qu'il fallait faire quelque chose pour que la pratique du vélo se répande plus avant. Chez nous, on semble ne rien comprendre, on en reste au statu quo, on dit il n'y a pas urgence, je prends acte qu'il n'y a pas urgence.

En tout cas, en ce qui me concerne et en ce qui concerne mes collègues, nous continuerons à faire des propositions pour que le vélo prenne enfin la place qu'il mérite dans votre vision politique. Monsieur le Président, pour répondre à la question que vous ne manquerez pas de me poser tout à l'heure, je souhaite que ce projet soit également débattu en séance publique.

En ce qui nous concerne, nous voulons vraiment maintenir ces propositions en faveur du vélo.

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

**Mme Cremasco** (Écolo). – Juste parce que je trouve que M. Dodrimont n'est pas tout à fait honnête quant à ses propos quand il dit : « Cette majorité ne fait rien, le gouvernement ne fait rien par rapport au côté cyclable. On ne voit rien qui vient globalement ».

Je pense que la Wallonie, s'est quand même dotée, le Gouvernement wallon l'a adopté le 1er décembre 2010, d'un plan « Wallonie Cyclable » pour la première fois. C'est une politique transversale avec des objectifs qui sont ambitieux. Il y a des objectifs stratégiques qui sont de :

- soutenir le développement de communes pilotes ;
- favoriser le développement des noyaux d'habitat en y renforçant l'usage du vélo ;
- améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable quotidienne ;
- garantir des facilités de stationnement de vélos ;
- lutter contre le vol de bicyclettes ;
- favoriser l'intermodalité vélo-transport public ;
- promouvoir le vélo dans le cadre scolaire ;
- promouvoir le vélo dans le cadre professionnel ;
- développer et de promouvoir le RAVeL et le vélo tourisme ;
- améliorer l'image et l'usage du vélo auprès des Wallons.

Dire que la proposition qui est ici sur le tapis va beaucoup plus réveiller le citoyen et favoriser le transfert modal que l'ensemble d'un plan Wallonie cyclable, je pense que ce n'est pas complètement honnête intellectuellement.

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

**M. Di Antonio** (cdH). – Notre demande, notre réaction vise aussi à ne pas aller au vote aujourd'hui, mais à laisser votre proposition en attente parce que, lors de l'examen du CWATUPE, il y a eu vraiment une volonté de tenir compte de ce genre de proposition qui est intéressante.

La remarque par rapport au garage, c'est moi qui l'ai faite. On ne va pas juxtaposer une contrainte qui existe dans certaines communes d'avoir un garage pour ce que l'on considère comme un appartement avec un décret régional qui, lui, imposerait un local pour les vélos. À un moment donné, quand on a un garage, on n'a pas besoin d'un local en plus pour son vélo, me semble-t-il. Il faut en tenir compte.

**M. le Président**. – Excusez-moi si je prends la parole, mais un garage, c'est un endroit pour garer les véhicules et le vélo est un véhicule, en ce qui me concerne.

La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont** (MR). – Une dernière réaction par rapport à ce qui vient d'être dit et le manque d'honnêteté qui caractériserait mes propos précédents. Je n'en retire pourtant pas un mot, Madame Cremasco. J'ai dit qu'il y avait certes des initiatives ou en tout cas des propositions, des réflexions, des études, des analyses qui tendaient à ce que l'on puisse voir venir quelque chose de concret en faveur du vélo. Je ne retire pas un mot. Ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est cela.

Quand vous trouverez quelque chose de concret qui est mis en place pour favoriser la pratique du vélo en Wallonie depuis que vous vous occupez de ce département, vous viendrez me l'expliquer. On ira l'inaugurer ensemble. On boira une coupe de champagne pour cette inauguration, mais on n'est pas encore prêt de la déboucher, cette bouteille. Vous le dites, il y a un projet, un appel à projets, on en a parlé tout à l'heure, avec des budgets qui sont encore à déterminer parce que ce que j'ai vu tout à l'heure ne me rassure pas par rapport à ce que l'on va consacrer pour ces projets pilotes dans les communes. Je me suis exprimé là-dessus.

Ce que je proposais aujourd'hui avec, je l'espère, une relative honnêteté intellectuelle, Madame Cremasco, c'était une disposition concrète. Aujourd'hui, on marquait, au sein de cette commission et un peu plus tard au sein de ce parlement, une intention réelle de faire quelque chose qui favorise l'usage du vélo. C'était en application immédiate et, dans les prochains mois, on voyait ces dispositions gagner les différents pouvoirs locaux, gagner les fonctionnaires délégués qui n'auraient plus la permission de laisser construire un immeuble, comme c'est le cas aujourd'hui, où on ne peut même pas ranger un vélo. C'est simplement cela, ma proposition.

Je pense que vous passez réellement à côté de quelque chose d'enfin concret pour le vélo en Wallonie. C'est finalement votre problème plus que le mien.

**M. le Président**. – Monsieur Dodrimont, maintenez-vous votre proposition de décret ou bien la maintenez-vous en suspens pour revenir lorsque l'on reviendra avec la réforme du CWATUPE ?

**M. Dodrimont** (MR). – Je souhaite le maintien de cette proposition, Monsieur le Président.

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

*Vote*

**M. le Président**. – Je vous propose de passer au vote.

« **Article unique**

L'article unique est rejeté par 8 voix contre 3.

Le rejet de l'article unique entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition de décret.

À la demande de M. Dodrimont, comme il me l'a suggéré tout à l'heure, elle sera réinscrite en séance plénière.

*Confiance au rapporteur*

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

## INTERPELLATION ET QUESTIONS ORALES

### QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE COÛT RÉEL DU PROJET DE TRAM À LIÈGE »

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût réel du projet de tram à Liège ».

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

**M. Borsus** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais évoquer avec vous ce dossier devant le parlement.

On me dit qu'un kern est convoqué incessamment, qu'il y a eu beaucoup de discussions et que le Bourgmestre de Liège a par ailleurs exprimé une véritable mise en demeure. Elle vous concerne au premier chef. C'est tout de même une personnalité qui n'est pas neutre en Région wallonne, par ailleurs, dans la Province de Liège.

Les éléments nouveaux très récents sont ceux-là. Apparemment, un kern convoqué de façon imminente, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous nous indiquer si cette information est validée ? Y a-t-il

une véritable mise en demeure du Bourgmestre de la Ville de Liège concernant ce dossier ?

On le sait, il y a deux visions dans ce dossier. Il y a la vision du ministre-président qui dit grosso modo que tout va bien, ne nous effrayons pas, c'est reporté au Gouvernement wallon, mais tout va bien. Je pense que les observateurs et la presse ne croient pas à cette version. Et puis, il y a une autre version qui indique qu'il y a des tensions relativement fortes sur le dossier, singulièrement entre vous-même et le ministre du budget. Ces tensions sont notamment de nature budgétaire, puisqu'en séance de commission, le 15 novembre, vous évoquiez un coût de 484 millions d'euros tout compris. D'autres, en ce compris le ministre du budget, évoquent une trajectoire budgétaire, un coût plus global peut-être, mais d'1,7 milliard, étalé sur plusieurs années.

On est dans un contexte budgétaire bien connu. Le budget total de la Région wallonne est de l'ordre de 7 milliards d'euros. On voit un petit peu les fondamentaux, le cadre dans lequel on évolue.

Il nous a semblé - mais pas seulement à moi, aux observateurs - que le ministre du budget vous mettait en cause dans vos estimations, pas seulement sur cela, mais dans d'autres dossiers d'importance relevant de votre département.

Cette remise en cause, m'a d'ailleurs poussé à interroger le ministre du budget. J'ai collationné chacune de ses déclarations. C'était dit plus diplomatiquement mais le sens général consistait à dire qu'il y avait une vraie approximation dans votre approche budgétaire des gros dossiers et qu'il n'avait pas confiance dans vos estimations.

D'où ma question, Monsieur le Ministre : pouvez-vous nous préciser quel est le montant actualisé de votre estimation à vous et ce qu'elle recouvre ? S'agit-il d'un investissement en infrastructure uniquement ? Y a-t-il de l'investissement matériel ? S'agit-il du total des annuités de la Région wallonne pendant la durée du partenariat public-privé ? Y a-t-il, compris dans ce montant, des coûts d'explication éventuellement complémentaires au partenariat public-privé ? Y a-t-il d'autres coûts ?

Pour un dossier aussi structurant, bien évidemment aussi important, un dossier qui fait office de vitrine aussi, il me paraît important de savoir de quoi nous parlons et de fixer les montants nonobstant les incertitudes que n'importe quel projet comporte. Sur cela, nous sommes tous d'accord. Bien malin qui peut, au millier d'euros près, définir un coût après adjudication. On est bien d'accord. Nous en conviendrons tous.

Indépendamment de cela, il faut que nous soyons d'accord sur le point de départ. Si on n'est pas d'accord sur le point de départ, vous imaginez ce que cela peut donner à l'arrivée.

Deuxième question, Monsieur le Ministre, où en est-on concernant le processus décisionnel ? Quelles sont les échéances ? Quel est le calendrier ? Est-on définitivement au clair concernant le déroulé en termes de temps ?

Concernant le site, l'ensemble des éléments matériel du choix est-il bien clair aujourd'hui ? Y a-t-il une position du gouvernement ? Y a-t-il une position ministérielle ?

On sait par ailleurs que ce dossier fait partie intégrante de l'ensemble du dossier de candidature de Liège en tant que ville candidate à accueillir l'exposition internationale. C'est un projet politique fédérateur et un certain nombre de forces vives étaient d'ailleurs récemment présentes à Paris pour plaider la cause du dossier de la cité. Existe-t-il des assurances quant au respect des échéances eu égard à d'autres éléments ? Je suis très clair.Mes questions sont les suivantes :

- qu'en est-il des prochaines échéances en termes politiques ;
- qu'en est-il du détail des investissements de manière à ce qu'on y voie clair dans la version de M. le Ministre Antoine ou dans la version de M. le Ministre Henry - on voit derrière cela aussi, mais vous allez peut-être me corriger, un de ces xièmes épisodes de la tension entre Écolo et le cdH ;
- qu'en est-il du processus décisionnel, à savoir qui, quand, comment ;
- par ailleurs, y a-t-il d'autres éléments à nous communiquer ici, au parlement ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Député, pour vos différentes questions sur un sujet excessivement important.

J'ai déjà eu l'occasion de donner quelques éléments tout à l'heure à votre collègue, Mme Defraigne, puisqu'elle a souhaité intervenir sur le même sujet dans le débat budgétaire. Les différents chiffres qui sont cités ne sont jamais que les différentes facettes d'une même réalité. J'ai pris tout à l'heure l'image de l'achat d'une maison que vous achèteriez 100 000 euros et que vous financeriez par emprunt. Il est évident qu'au final des remboursements, année par année, ou plutôt mois par mois de votre emprunt, vous n'aurez pas remboursé 100 000 euros, mais peut-être 200 000 ou ce genre de montant, en additionnant les différentes annuités.

Les différents montants que vous citez, je vais vous les expliciter, correspondent simplement à différentes facettes de la même réalité. Les investissements sont effectivement prévus pour une

enveloppe de 500 millions d'euros. C'est toujours le montant qui a été prévu dès le début. Je ne vais pas refaire la citation complète de la décision du gouvernement du 5 décembre 2008. Déjà à l'époque, d'abord, on justifie en quoi le tram à cet endroit, à Liège est le seul endroit de Wallonie où le tram se justifie aujourd'hui, en tout cas le premier endroit où il se justifie en termes de fréquentation, et on évoque une enveloppe de 500 millions d'euros, hors expropriations. À l'époque, cette enveloppe n'a jamais été modifiée et lors de tous les passages successifs au gouvernement, on est toujours resté sur un investissement de 500 millions d'euros.

Les études qui ont été réalisées ces derniers semaines et mois confirment ces montants puisque l'on arrive aujourd'hui à un budget de 484 millions d'euros pour ce même tracé, auquel il faut ajouter le coût des études, c'est-à-dire 12 millions d'euros. Il s'agit évidemment ici d'études particulièrement fines puisqu'elles sont préparatoires au montage des BFM et fondatrices du partenariat public-privé lui-même et également le coût du raccordement routier entre l'autoroute E25 et le P+R de Bressoux, le P+R étant déjà inclus dans les 484 millions d'euros. On voit que l'on est effectivement à l'intérieur de l'enveloppe des 500 millions qui était prévue, qui est toujours prévue.

Par ailleurs, vous évoquez la question du matériel roulant. Il représente un budget de 123 millions d'euros à l'intérieur de cette enveloppe globale d'investissements. Je signale aussi que, dans ce poste de 500 millions d'euros est également prévu un poste imprévu, à hauteur de 15% des montants, soit 484 millions d'euros exactement. Rien ne dit qu'il sera intégralement dépensé mais c'est évidemment une question de prudence que de prévoir une réserve de cet ordre, de même que sont prévues des remises de prix par les futurs candidats. Ces montants seront forcément aussi adaptés en fonction de cela.

Le montant de l'investissement est donc tout à fait connu et n'a pas changé.

Le dossier qui est amené depuis 2008 au niveau du gouvernement prévoit d'abord le montage du partenariat public-privé au sujet duquel je me suis déjà expliqué en détail à plusieurs reprises aussi dans ce parlement. Cela veut dire que cela implique qu'il y a effectivement une enveloppe complémentaire de 276 millions d'euros qui couvre les coûts financiers, soit 118 millions d'euros pour les frais financiers en ce compris les frais bancaires et les intérêts, soit les besoins globaux de liquidités à emprunter pour financer l'investissement de 500 millions d'euros.

Les coûts liés aux PPP en eux-mêmes représentent 46 millions d'euros et les coûts de maintenance sur 27 années, des rames et de l'entretien du réseau, 112 millions d'euros. L'addition de ces différents investissements amène à un montant total de 776 millions d'euros.

*(Réaction de M. Borsus)*

Les 112 millions seront répartis sur 27 années, C'est la somme des coûts de maintenance des rames et de l'entretien du réseau.

C'est la seule qui est pluriannuelle. Toutes les autres sommes sont des investissements et des coûts financiers et bancaires.

Reste alors un montant de 776 millions d'euros qui sont tout à fait dans le cadre initial de la décision de 2008. Il reste la troisième composante qui est celle des futurs coûts d'exploitation qui, bien entendu, n'auront lieu qu'à partir de 2017. Les coûts d'exploitation, ce sont les coûts de personnel, de conduite et d'énergie.

Pour ces dépenses, on se situe en-dehors du périmètre PPP puisque l'exploitation sera du ressort des TEC et devra être globalisée dans l'ensemble de la subvention TEC. Pour ce faire, il est à prévoir un supplément de dotation de l'exploitation comme on la prévoit pour l'instant pour le métro de Charleroi, mais qui n'est pas encore chiffré précisément.

On a évalué le besoin à une fourchette de 6 à 10 millions d'euros par an suivant les fréquences et la vitesse commerciale de l'axe, mais il faut évidemment...

**M. Borsus** (MR). – Pour les deux, Monsieur le Ministre? Pour l'exploitation et pour l'énergie?

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Tout à fait.

**M. Borsus** (MR). – Soit 10 millions d'euros par an.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Voilà, à rapprocher à un budget de 155 millions d'euros de dotation du TEC Liège-Verviers aujourd'hui. On n'est pas dans des triplements ou des doublements des subventions d'exploitation mais ce ne sont pas des montants négligeables. Je ne le conteste pas.

Bien entendu, ce sera à affiner en fonction de la réorganisation du réseau global qui, aujourd'hui, n'est pas connue, puisque j'ai lancé précisément cette demande aussi au niveau des TEC Liège-Verviers pour qu'on commence la préparation, au niveau de l'étude d'abord et ensuite au niveau de la discussion avec les TEC Liège-Verviers, pour faire l'opération optimale de réorganisation du réseau. Il y aura donc forcément un affinage. Il y a aussi des choix politiques qui devront s'opérer d'ici 2017 pour savoir

quels seront les moyens disponibles pour les TEC Liège-Verviers comme ils se poseront également pour les autres TEC. Quels seront les moyens que le gouvernement pourra consacrer globalement à l'exploitation d'ici là ? La fourchette d'estimation est de 6 à 10 millions d'euros par an.

L'équation devient donc, dans le périmètre du PPP, du montage PPP DBFM. Il y a 776 millions d'euros à financer - les investissements et la maintenance - en 27 années. En dehors de ce périmètre, il y a aussi les coûts d'exploitation que j'ai évoqués.

On arrive aux montants qui ont également été cités en termes d'annuités, puisque le principe du montage PPP est que l'on rembourse en annuités à partir de l'exploitation. Il y a donc un préfinancement par le partenaire privé, pendant les trois années de travaux de l'investissement et puis, il y a la mise à disposition du matériel et des voies à partir de 2017 pendant 27 années, puisque la totalité s'étend sur une durée de 30 ans. C'est seulement à ce moment-là que nous serons engagés, dans le partenariat, à conclure à un remboursement d'annuités estimées à 68 millions d'euros aujourd'hui. C'est comme cela que l'on arrive à un montant global total d'1,7 milliard qui ne représente pas grand-chose parce que ce ne sont pas des euros de 2011. C'est simplement l'addition, année après année, sur les 27 années, des annuités dont je viens de parler et qui résulte du montage PPP sur les 500 millions d'investissements, plus l'exploitation, bien entendu.

Voilà exactement l'ensemble des chiffres. Comme vous le voyez, l'ensemble des chiffres correspond à la même chose, aux différentes facettes d'une même réalité.

Concernant les décisions à prendre, le gouvernement s'est prononcé à plusieurs reprises sur le montage des BFM, sur l'investissement des 500 millions d'euros, sur le principe général du tram, pas encore tout à fait sur son tracé fin. Enfin, presque, il reste simplement quelques options précises à valider. C'est l'objet de la décision à prendre par le gouvernement sur base de la proposition du comité exécutif rassemblant les différents acteurs communaux et régionaux autour de la question du tram.

La question du tracé ne fait plus vraiment débat, puisqu'on a désormais évolué vers une localisation du dépôt à Bressoux, d'une part et, d'autre part, vers un tracé complet de Seraing à Herstal avec les options à prendre sur les trois variantes qui avaient été à l'étude. Il n'y a pas véritablement de débat là-dessus au niveau du gouvernement.

Je n'ai pas pris l'intervention du ministre du budget pour une remise en cause du projet lui-même. En tout cas, je souhaite que ce ne soit pas le cas. C'est pour cela que la discussion va se poursuivre au sein du gouvernement. Je ne sais s'il est prévu un comité ministériel restreint dans les prochaines heures. Il y en a très régulièrement. Je n'en fais pas partie, sauf lorsque des dossiers me concernent.

Il n'y en a pas à ma connaissance qui soit convoqué pour aujourd'hui ou pour demain mais il est possible que les choses aient évolué comme cela se passe toutes les semaines en fonction des dossiers à l'ordre du jour du gouvernement. Ce qui est clair, c'est que le dossier est à l'ordre du jour du gouvernement de cette semaine, que, pour ce qui me concerne, je comprends fort bien l'appel du Bourgmestre de Liège qui est également confronté à la candidature de la ville, soutenue par l'ensemble des acteurs liégeois, à l'exposition de 2017 et que donc, il ne faut pas qu'il y ait de doute par rapport à la décision maintes fois répétée par le gouvernement, de cet investissement prioritaire qu'est le tram à cet endroit. Celui-ci n'est justifié, en termes de quantité de voyageurs et donc de coût au kilomètre et aux voyageurs transportés, qu'à cet endroit de Wallonie.

Il est aussi clair que ce projet de tram se conçoit à l'échelle de l'agglomération sans quoi, ce ne serait pas un projet d'agglomération mais bien uniquement un projet de ville. C'est précisément ce qui n'est pas du tout la volonté de la Ville de Liège et de l'ensemble des acteurs concernés.

Je pense avoir répondu à l'ensemble de vos questions.

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

**M. Borsus** (MR). – Quand on entend décliner l'exposé du dossier, tout cela est relativement clair. Vous exposez le fait qu'à plusieurs reprises, il y a eu des accords au gouvernement, que les chiffres, suivant que l'on prend l'investissement ou la déclinaison dans le temps à l'issue du mécanisme de DBFN, donnent des résultats différents. Mais qu'est-ce qui bloque alors ? Pourquoi le dossier est-il bloqué pour la deuxième fois au niveau du gouvernement ? Qu'est-ce qui fait que le dossier pourrait par ailleurs être débloqué lors de la réunion du gouvernement qui aura lieu ce jeudi ?

C'est une question centrale.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Nous n'allons pas faire un débat, car il ne s'agit pas d'une interpellation, mais qu'est-ce qui bloque ? Je pense qu'il est tout à fait légitime que les membres du gouvernement posent des questions et prennent le temps d'examiner les dossiers. Il ne s'agit pas d'un petit dossier. Que le ministre du budget souhaite être certain et comprendre l'ensemble des chiffres qui font partie du débat dans un montage pluriannuel de

cette importance ne me choque pas personnellement. Il a souhaité refaire l'examen, la liste de l'ensemble des projets pluriannuels qui sont budgétés en termes d'investissements en transports publics. Nous lui avons transmis les différents budgets pluriannuels existants qui sont tous des projets que je n'ai pas lancés. Ce sont des projets que nous avons fait avancer et dont certains étaient complètement décidés avant moi, comme le métro de Charleroi et ses implications. D'autres se mettent en œuvre comme celui du tram avec toutes ses étapes. Pour le reste, ce sont des projets qui suivent leur cours. Nous avons relisté tous ces projets et toutes les dépenses pluriannuelles qui étaient prévues. Je pense qu'avec ces éléments-là, il ne doit plus y avoir de souci dans la discussion du gouvernement, mais je ne pourrai vous le dire que quand cette discussion aura eu lieu.

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

**M. Borsus** (MR). – Merci pour ces précisions. Je crois que le ministre du budget ne devait rien ignorer des annuités des autres dossiers. Toutes les clarifications étaient déjà sur la table entre le premier et le deuxième gouvernement. C'est bien clair.

Soit, c'était simplement une question de compréhension et d'information du ministre du budget, comme vous l'indiquez, on prend alors acte et, jeudi, le gouvernement décidera. Soit, cela voudrait-il dire que vous allez devoir abandonner l'un ou l'autre projet ? Ce dossier devrait-il être revu à la baisse ? C'est peut-être la version que vous exposez ou peut-être une négociation, ou enfin une issue plus dramatique qui verrait un dossier retardé, abandonné ou significativement réduit. Le dossier reste largement ouvert. Prochaine étape : jeudi. Si le dossier ne passe pas jeudi, c'est qu'il doit y avoir un problème de nature politique à l'intérieur du gouvernement.

## QUESTION ORALE DE M. ELSEN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS LE NOUVEAU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC DE LA SRWT »

## QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES AMÉLIORATIONS PRÉVUES POUR LES PMR DANS LE CONTRAT DE GESTION DES TEC »

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Elsen, sur « la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans le nouveau contrat de service public de la SRWT » et la question orale de M. Mouyard, sur « les améliorations prévues pour les PMR dans le contrat de gestion des TEC » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

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

**M. Elsen** (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, selon les dernières informations publiées, le nouveau contrat de service public semble en bonne voie, pour ne pas dire en voie de finalisation.

Dans ce cadre, je souhaiterais revenir avec vous sur la question importante de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les transports en commun. Nous en avons discuté à plusieurs reprises et, lors de mes interventions vous avez précisé que cette question se retrouverait dans le contrat de service public à travers diverses mesures.

Selon les informations reprises par la presse, tout bus acheté devra être équipé spécifiquement pour accueillir les personnes à mobilité réduite. Cette annonce n'est, vous en conviendrez, qu'une demi-surprise. Vous aviez déjà précisé dans cette assemblée que tout achat de nouveau bus devrait être équipé de lame automatique. Pour rappel, cela veut dire que le parc de bus ne sera renouvelé avec ces lames automatiques que vers 2027.

D'où ma question : qu'en est-il des bus actuels équipés de lames manuelles ? Qu'en est-il de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite avec le parc existant ?

Le contrat de service public semblerait seulement prendre en considération le futur, les futurs bus, mais qu'en est-il de ceux qui roulent actuellement ?

Quelles sont les solutions trouvées afin d'assurer cette accessibilité dans les bus actuels, qui sont en partie équipés de lames manuelles ?

Actuellement, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est parcellaire, quelles sont les mesures concrètes envisagées ?

Je vous sais attentif aux demandes des PMR. Quelles sont les autres mesures prévues à l'attention de ceux-ci ? Assistance vocale ou autre ?

Monsieur le Ministre, le contrat public n'est pas encore, à ma connaissance, conclu.

J'ose espérer que les demandes des PMR, qui sont légitimes, trouveront un écho favorable.

**M. le Président**. – La parole est à M. Mouyard pour poser sa question.

**M. Mouyard** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on nous indique que le nouveau contrat de gestion 2012-2016 des TEC est sur les rails. Dans les six grands points qui seraient dans ce contrat de gestion, il y aurait le point numéro 2 qui concerne les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite. Vous vous souviendrez que nous avons déjà abordé ce sujet ensemble ici, en commission.

Vous m'indiquiez d'ailleurs à cette occasion, on était au mois de mai de cette année, que vous aviez mis en place un groupe de travail dénommé « Accessibilité des PMR aux lignes régulières ». Ce groupe de travail avait mis plusieurs pistes de réflexion en évidence mais, lors d'une des réunions, celle du 5 mai, les associations représentant les personnes à mobilité réduite avaient exprimé leur mécontentement, car pour elles, le dossier n'avançait pas suffisamment vite et les éléments d'information demandés n'étaient finalement jamais apportés par la suite.

Vous indiquiez vouloir mettre autour de la table les administrateurs de la SRWT et les représentants de ces associations suite à ce coup de gueule de leur part pour essayer que les choses évoluent quand même. Vous m'indiquiez à travers une réponse à une question écrite qu'une réunion avait bien eu lieu le 23 juin dernier, que lors de cette réunion, il avait été arrêté une hiérarchie des lignes à équiper. Vous m'indiquiez que ces lignes devaient être équipées des arrêts dûment aménagés, des véhicules spécifiquement aménagés et qu'il fallaitt former sur ces lignes le personnel de conduite pour pouvoir aider les personnes à mobilité réduite à rentrer dans les véhicules des TEC. Vous aviez également indiqué que le site web serait aménagé afin qu'un maximum d'information à ce sujet soit mis en place.

Les associations et la SRWT ont convenu de la mise en place d'un observatoire commun sur les questions d'accessibilité aux transports en commun, donc, j'aimerais savoir, si à travers les quelques lignes que la presse nous réserve sur le contrat de gestion, c'est bien de tout cela que l'on parle, si la volonté d'avancer est bien affirmée et, au-delà de la volonté d'avancer, s'il y a bien des éléments concrets qui permettent de dire qu'à travers ce nouveau contrat de gestion, les choses vont évoluer favorablement pour ces personnes à mobilité réduite. Vous admettrez avec moi, et vous l'avez d'ailleurs déjà admis, qu'on n'a que trop tergiversé sur la question.

**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. – Contrairement à certaines informations publiées dans la presse, le contrat de service public n'est pas encore conclu. Il fera encore l'objet de discussions avec le groupe TEC.

Cependant, en matière d'amélioration de l'accessibilité des PMR aux lignes régulières, les réunions organisées par mon cabinet entre les associations représentantes des PMR et la SRWT ont permis des avancées. Il est clair qu'elles devront être ancrées dans le futur contrat de service public. En quoi consistent-elles ?

Premièrement, pour moi, la plus grande avancée sera la mise en place d'une instance de concertation entre le secteur - SRWT et TEC - et les associations de PMR. Je souhaite que sa création soit officialisée dans le contrat de service public ainsi que la périodicité de ses réunions pour avoir un dialogue permanent avec les associations. Je suis en effet convaincu que c'est ce dialogue entre les professionnels du transport, qui ont une connaissance fine de son organisation et de ses possibilités techniques et les représentants des usagers PMR, qui ont la connaissance pratique des difficultés rencontrées, qui permettra d'avancer de manière la plus efficace vers l'accessibilité du réseau aux PMR.

C'est d'ailleurs à ce niveau, dans un dialogue constructif, que doit se traiter le problème que les deux parties appréhendent bien, à savoir l'accès aux véhicules équipés aujourd'hui de lames manuelles.

Actuellement, la négociation d'une trajectoire d'évolution du financement du groupe TEC par la région pour les années 2013-2016 est encore en cours. J'y défends un scénario de renouvellement des bus, de manière à équiper systématiquement les nouveaux autobus de lames automatiques, tel que préconisé par le groupe TEC. Au stade actuel des discussions, je ne pense pas que cette option sera remise en cause. Il est prévu que les bus équipés de lames automatiques - 23,7% du parc est équipé actuellement - soient affectés en priorité aux lignes désignées comme prioritaires, en concertation avec les associations représentantes des PMR. C'est vrai qu'il faudra longtemps pour que tous les bus soient équipés, mais on est vraiment dans une logique de priorité établie dans le dialogue avec les associations pour avoir un certain nombre de lignes qui sont reconnues comme telles et bien équipées.

Sur le plan de l'information et de l'accueil des PMR, il est prévu que le groupe TEC développe, dans son plan de communication - qui devrait être communiqué au Gouvernement wallon dans les 12 mois de la signature du contrat - un chapitre spécifique consacré aux actions de communication dédiées aux PMR. Par actions de communication, on entend notamment l'adaptation du site infotec.be à la

norme ANYSURFER, l'équipement des bus d'annonces d'arrêts visuelles et sonores, l'aménagement des Maisons de la mobilité des TEC, la formation des chauffeurs à l'accueil des PMR, et caetera, soit une panoplie de mesures pour être plus accueillant vis-à-vis des PMR.

Quant à la question de l'accessibilité physique aux arrêts, des concertations entre la SRWT et les associations ont déjà eu lieu et devront encore avoir lieu en vue d'affiner la liste des lignes prioritaires. La SRWT et les associations se sont également engagées à travailler ensemble au relevé des arrêts aujourd'hui « praticables », tandis que la SRWT a déjà pu, de manière théorique, chiffrer le coût global des aménagements complémentaires nécessaires aux arrêts ainsi qu'un échelonnement dans le temps. J'attire votre attention sur le fait que, dans ce domaine de l'accessibilité des arrêts, les communes ont aussi un rôle à jouer.

**M. le Président**. – La parole est à M. Elsen.

**M. Elsen** (cdH). – Merci, Monsieur le Président. Merci, Monsieur le Ministre pour ces précisions. D'une certaine façon, je relève que vous réaffirmez un certain nombre de choses qui vont dans le sens de ce qui avait déjà été repris dans vos propos. Le fait d'officialiser l'instance de concertation au sein même du contrat de service public est sans doute une bonne chose. Je pense que c'est dans la permanence aussi des contacts que l'on peut faire évoluer les choses. Tout comme la formation des chauffeurs, pour être de plus en plus accueillants par rapport aux personnes à mobilité réduite, est une bonne chose. Par ailleurs, pour ce qui concerne les TEC Liège-Verviers, une association a déjà travaillé à cette formation et est prête à continuer à le faire. Je pense que nous avons intérêt, les uns et les autres, à amplifier ces collaborations. On ne peut évidemment que regretter que cela n'aille pas plus vite. Le problème est là.

Le maintien des discussions avec les TEC est nécessaire. Les chauffeurs peuvent aussi certainement aider les personnes à mobilité réduite dans le futur. C'est vraiment une nécessité.

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

**M. Mouyard** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse, mais beaucoup d'éléments dont vous nous avez fait part ont déjà été mis sur la table lors de discussions ou lors de réponses à différentes questions. Je perçois cette volonté d'avancer et de faire en sorte qu'encore plus de bus soient équipés pour pouvoir accepter les PMR. Mais je suis quelqu'un de relativement pragmatique et je n'ai pas senti, dans cette réponse, des éléments concrets qui me permettent de penser que, dans un délai raisonnable, les 23% des véhicules équipés pourraient passer à 40 ou 60%. Ce n'est pas comme si on était à 60% des bus équipés et qu'il faut encore augmenter un peu. J'ai l'impression qu'à travers les chiffres qui nous sont annoncés, le travail reste encore considérable. Vous nous dites qu'il y aura un plan qui devra vous êtes fourni 12 mois après l'approbation du contrat de gestion. Vous avez rectifié au début de votre intervention, en disant que c'était une fausse information, le contrat de gestion n'est pas encore sur les rails. Il y a une volonté pour que cela avance, mais, malheureusement, cela n'avance pas assez rapidement à mon goût et je ne peux qu'attirer votre attention sur ce point.

## QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'OBLIGATION DES COMMUNES PAR RAPPORT À L'OPTIMALISATION DES PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES »

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'obligation des communes par rapport à l'optimalisation des panneaux photovoltaïques ».

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

**M. Dodrimont** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on le sait, beaucoup de nos concitoyens installent des panneaux photovoltaïques sur leurs toitures ou dans leurs jardins. Quand les firmes qui installent ces panneaux étudient le projet, elles conseillent souvent aux propriétaires, lorsque c'est nécessaire, d'élaguer ou d'abattre les arbres qui entraveraient l'ensoleillement optimal du futur panneau.

J'ai pu constater, par expérience communale, que bon nombre de personnes introduisent une demande pour procéder à un élagage ou un abattage. Il n'est pas rare de voir ce genre de demandes sur les bans communaux. J'aimerais, face à ce dilemme environnemental, savoir ce que vous conseilleriez aux communes. Faut-il privilégier l'installation de ces panneaux et leurs performances, en détériorant le patrimoine forestier ? Doit-on plutôt dire non à ces différentes demandes et préserver les arbres ?

Dans votre administration, existe-t-il un département qui pourrait jouer un rôle de référence pour aider les communes dans les décisions qu'elles doivent prendre quand ce dilemme se pose ?

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

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

Tout d'abord, il m'importe de relever que la rencontre des objectifs énergétiques ne peut se faire au mépris de la conservation du patrimoine naturel et paysager. En effet, chaque projet doit être soigneusement analysé au regard de l'ensemble des objectifs visés à l'article 1er du code. Il n'y a pas lieu de faire primer un objectif sur un autre. Il convient, au contraire, que la décision garantisse le plus juste équilibre entre ces objectifs.

La préservation du patrimoine arboré remarquable s'est vue récemment renforcée par les dispositions de la circulaire du 14 novembre 2008 relative, entre autres, à la protection des arbres et des haies remarquables. Elle précise les conditions particulières dans lesquelles un permis pourra être délivré pour abattage ou pour modification de l'aspect des arbres mentionnés sur les listes établies annuellement par les communes.

En effet, dès lors qu'une commune choisit de privilégier le maintien de certains arbres, elle a la faculté de les porter sur la liste d'arbres remarquables valable pour son territoire, selon les dispositions prévues par l'article 268 du CWATUPE.

Pour les arbres qui ne figurent pas dans les listes des arbres remarquables, il convient de tenir compte des conditions limitatives et cumulatives de l'art. 266, 1° qui permettent d'établir le caractère remarquable des arbres et donc de soumettre leur abattage à permis.

Les communes peuvent faire appel à mon administration pour disposer d'une expertise technique permettant de vérifier si l'arbre répond aux conditions limitatives libellées dans le code.

Enfin, les demandes de permis d'urbanisme concernant un arbre remarquable ne peuvent être délivrées qu'après avoir pris l'avis du service de conservation de la nature, gestion et surveillance du milieu.

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

**M. Dodrimont** (MR). – Quelques mots pour remercier Monsieur le Ministre mais aussi pour lui demander si on peut avoir les coordonnées du service que l'on peut contacter par rapport à ce point. Il est intéressant de le connaître de façon précise. Merci pour votre réponse.

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

## INTERPELLATION DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONSÉQUENCES DE L'ARRÊT DU 18 OCTOBRE 2011 SUR LE DÉCRET DAR ET LES PROJETS Y ASSOCIÉS »

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

La parole est à M. Borsus pour développer son interpellation.

**M. Borsus** (MR). – Merci, Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, je souhaitais avoir l'occasion, à la faveur de cette interpellation, de faire le point concernant la mise en œuvre du décret DAR, et plus particulièrement à la suite des conséquences de l'arrêt du 18 octobre 2011 de la Cour de justice européenne saisie, nous ne l'ignorons pas, de plusieurs questions préjudicielles posées par le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle concernant le dossier bien connu du décret DAR.

Cet arrêt est, à mes yeux, un revers, à tout le moins pour le dispositif DAR. Vous aviez, M. le Ministre exprimé depuis le début un certain nombre d'interrogations par rapport au dispositif, lourdement critiqué par votre famille politique sous la précédente législature, lorsqu'il avait été proposé dans cette enceinte parlementaire.

En l'espèce, la cour s'inscrit dans cette logique, en mettant notamment en exergue deux objections principales. D'une part, le gouvernement a-t-il choisi de plaider uniquement sur la forme et non sur le fond ? Quelle est aujourd'hui la ligne juridique défendue par la Région wallonne ? Ses conseils intègrent-ils l'arrêt de la Cour européenne et adaptent-ils leur position ? S'en désistent-ils ? Ou continuent-ils peut-être à plaider et à adopter une argumentation juridique différente ? Comme dans tout dossier, les propositions des juristes se discutent avec leur mandant, ici la Région wallonne, qui a elle-même des services juridiques et un certain nombre de compétences en la matière. Quelle est donc la ligne juridique que vous avez souhaité mandater en l'espèce ?

Par ailleurs, gouverner, c'est prévoir. On ne peut pas attendre l'échéance ultime en se disant qu'on verra bien et que l'on ne va pas se mettre un problème sur le dos tant qu'il n'est pas là. Le problème, c'est que, si l'on n'a rien prévu quand il va être là, on va être aussi démunis que la cigale dans la fable du même nom.

Quels sont donc aujourd'hui l'impact et le périmètre du problème ? Supposons que la Cour constitutionnelle et le Conseil d'État suivent pleinement la thèse exprimée par la Cour de justice européenne. Quelles sont les conséquences concrètes ? Par ailleurs, le gouvernement va-t-il remettre le dossier DAR sur sa table ? Comment les futurs dossiers vont-ils être abordés ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Madame la Présidente.

Le décret du 17 juillet 2008, de même que les permis ratifiés par lui ou sur sa base sont au cœur d'un contentieux porté tant devant les juridictions nationales - Conseil d'État, Cour constitutionnelle - que communautaires - Cour de justice de l'Union européenne. Ce contentieux se singularise par les enchevêtrements procéduraux qu'il génère sous la forme des questions préjudicielles posées par certaines juridictions à d'autres.

Pour rappel, le Conseil d'État a, dans un premier temps, décidé de rejeter la demande de suspension dont il était saisi à propos d'un permis ratifié. Dans d'autres arrêts, le Conseil d'État a cependant considéré que, pour juger de sa propre compétence, il devait au préalable s'assurer de la constitutionnalité et de la compatibilité au droit communautaire et conventionnel du décret du 17 juillet 2008, en particulier en ce qu'il ratifie les permis dont il était déjà saisi au moment de l'entrée en vigueur de ce décret. Plusieurs arrêts décident en conséquence de surseoir à statuer et posent des questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle, pour certains d'entre eux, à la Cour de justice de l'Union européenne. C'est dans ce contexte que, le 18 octobre dernier, la Cour de justice de l'Union européenne a statué dans les affaires jointes C-128/09 à C-131/09, C-134/09 et C-135/09.

La première question préjudicielle porte sur la détermination du champ d'application de l'article 1er, §5 de la Directive 85/337. Il s'agit de savoir si un acte tel que le décret du Parlement wallon du 17 juillet 20008, qui ratifie, en leur conférant une valeur législative, des permis d'urbanisme d'environnement uniques ou de travaux préalablement accordés par l'autorité administrative, pour lesquels il est énoncé que les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés, est exclu du champ d'application de cette directive.

Contrairement aux termes dans lesquels je suis interpellé, la cour ne dit pas que les permis ratifiés qui sont en jeu dans ces affaires ne sont pas assez détaillés. Elle se borne à rappeler que, pour être exclu du champ d'application de la directive, il faut que le projet soit adopté par un acte législatif spécifique qui doit comporter tous les éléments du projet au regard de l'évaluation des incidences et impliquer leur prise en compte par le législateur.

Ensuite, il convient que les objectifs de la directive, en ce compris celui de mise à disposition d'informations, doivent être atteints à travers la procédure législative d'adoption de l'acte. Au moment de statuer, le législateur doit donc avoir à sa disposition toute l'information appropriée, fournie par le maître d'ouvrage. L'appréciation souveraine de cette question relèvera toutefois de la juridiction de renvoi.

L'examen conjoint des deuxième à quatrième questions porte quant à lui sur l'interprétation à donner aux articles 9 de la convention DARUS et 10 bis de la Directive 85/337. S'opposent-ils à ce que le droit de réaliser un projet qui entre dans leur champ d'application soit accordé par un acte législatif contre lequel le droit national n'ouvre aucun recours devant une juridiction ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi qui permette de contester cet acte quant au fond et à la procédure ?

La réponse apportée par la Cour de justice européenne ne consiste pas à affirmer que la Cour constitutionnelle offre ou non les garanties requises. Elle précise que les articles en cause perdraient tout effet utile, si le fait d'être adopté par un acte législatif non exclu du champ d'application de la directive et de la convention DARUS avait pour conséquence de soustraire ce type d'autorisation à tout recours permettant de contester la légalité quant au fond et à la procédure.

Dans l'hypothèse ou aucun recours de ces nature et portée ne serait ouvert à l'encontre d'un tel acte, il appartiendrait à toute juridiction nationale saisie dans le cadre de sa compétence, d'exercer ce contrôle et d'en tirer, le cas échéant, les conséquences en laissant inappliqué cet acte législatif. Ici encore, c'est dans l'ordre interne que, fort des critères énoncés par la cour, il conviendra d'apprécier.

S'agissant de la ligne de défense de la Wallonie, il me faut souligner que la région n'a pas limité ses arguments aux seules exceptions d'irrecevabilité des questions préjudicielles. Loin s'en faut. Il va cependant de soi que, dans la manière d'articuler une défense, c'est par l'invocation de ce genre de moyens que l'on commence puisque, s'il s'avère que, pour une raison ou une autre les recours sont irrecevables, les autres points de droit ne doivent pas être examinés par le juge. Ainsi, le mémoire déposé par le Gouvernement belge - il faut rappeler que, pour les questions préjudicielles posées par le Conseil d'Etat, c'est le Gouvernement belge qui a déposé le mémoire, contrairement aux questions posées par la Cour constitutionnelle pour lesquelles c'est le Gouvernement wallon car la Région

flamande est requérante en annulation du décret DAR -, comporte, d'une part, l'examen de la recevabilité des questions du Conseil d'État et, d'autre part, de longs développements sur le fond.

A l'audience, l'avocat de la région a d'ailleurs plaidé presqu'exclusivement sur le fond.

J'ajoute à ce sujet qu'en ce qui concerne les questions posées par la Cour constitutionnelle, la Wallonie n'a soulevé aucune exception d'irrecevabilité, puisque la Cour constitutionnelle a fait un exposé complet du cadre législatif, contrairement au Conseil d'État. Dans ce contentieux, l'avocat de la Région wallonne a également plaidé longuement, sur le fond uniquement, ce 24 novembre devant la Cour de Justice. Est-il vraiment besoin de spécifier le souci qu'ont nos avocats de garantir la cohérence de la ligne de la défense de la région devant l'ensemble des juridictions où des affaires ont été portées ?

Quant à l'attitude à adopter face à la décision du 18 octobre dernier, elle me semble devoir être dictée par trois ordres de considérations. Il convient, tout d'abord, de poursuivre les efforts pour défendre le dispositif du DAR dans le cadre des procédures juridictionnelles en cours car, même à supposer qu'au terme de l'évaluation, il s'avérait que le décret du 17 juillet 2008 devait être modifié, je ne conçois pas que, dans l'attente de cette éventualité, la situation des promoteurs des projets visés à l'article 1er du DAR puisse être déforcée.

Il s'impose, ensuite, de tirer d'ores et déjà les enseignements jurisprudentiels qui se distilleront au fur et à mesure des arrêts qui seront prononcés par les différentes juridictions saisies. Ainsi faudra-t-il veiller, pour de futures ratifications, à ce que le travail parlementaire puisse concrètement s'effectuer sur base d'un dossier complet, conformément aux critères dégagés dans la réponse faite par la cour à la première question préjudicielle.

Enfin, il est prématuré, à ce stade, de tirer d'autres conclusions définitives sur le contentieux généré par le DAR. Nul ne sait ce qu'il en sera de l'appréciation que portera le Conseil d'État sur les points auxquels il est répondu par la Cour de justice de l'Union européenne. Cette dernière demeure, d'ailleurs, saisie des demandes préjudicielles posées par la Cour constitutionnelle qui, elle-même, aura à trancher, non seulement sur les questions préjudicielles qui lui ont été posées par le Conseil d'État, mais aussi sur les recours en annulation dont elle se trouve saisie à propos du DAR.

Pour l'heure, je ne perçois donc pas ce qui devrait infléchir le dispositif actuel du décret tel que modifié.

Voilà, Monsieur le Député. Je pense avoir répondu longuement et de manière assez technique sur les aspects juridiques à ce contentieux qui, comme vous l'avez vous-même relevé, est très complexe, avec de multiples ramifications et qui devra être suivi étape par étape.

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

**M. Borsus** (MR). – Merci, Madame la Présidente. Merci, Monsieur le Ministre pour ces différents éléments de réponses, de nature très technique, très juridique, très pointue et entrelacés dans une série de procédures à des stades divers et devant des institutions différentes. Je prends acte de votre position et de celle du gouvernement à ce stade.

Je crains que ce dossier, hélas, ne se conclue par un certain nombre de décisions négatives qui vont porter sur des éléments extrêmement importants en termes d'investissements, d'équipement, de redéploiement économique de notre région. Je prends acte de votre volonté d'attendre que les différentes décisions soient prises et qu'à ce stade la ligne juridique plaidée par la Région wallonne est inchangée.

**Mme la Présidente**. – Il me reste trois questions, M. Senesael deux, je pense.

D'emblée, je rends la parole à M. Borsus.

## QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA NOUVELLE GARE DE MONS ET LE DÉCRET DAR »

**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 nouvelle gare de Mons et le décret DAR ».

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

**M. Borsus** (MR). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, effectivement, un peu dans la foulée du débat précédent, Monsieur le Ministre, simplement vous poser la question de l'état d'avancement du dossier du permis concernant la nouvelle de gare de Mons. A t-il été octroyé ? Est-on dans un contexte où le dispositif du décret DAR va être activé, avec toutes les considérations que vous venez de développer et que nous venons d'échanger ? Forcément, cela prend un relief particulier car cela voudrait dire s'inscrire dans un contexte extrêmement fragilisé. Selon la presse du 18 novembre, tout récemment donc, deux

études juridiques auraient été commandées par vos services en vue d'y voir clair sur le sujet.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'établir l'état des lieux de ce dossier ? Quelles sont les conclusions de ces deux études ? Sont-ce des études qui portent sur la même chose ou sur des éléments différents ? Ou la première a-t-elle pour objectif de valider la seconde, et inversement ? Le gouvernement a-t-il adopté une décision sur cette importante question ?

Je vous remercie.

**Mme la Présidente**. – Je vous remercie M. Borsus. 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

La demande de permis unique pour l'implantation de la nouvelle gare de Mons est actuellement en cours d'instruction auprès des services des fonctionnaires techniques et délégués.

La question de savoir si cette infrastructure était visée par le champ d'application du décret DAR requérrait qu'on s'y attarde quelque peu, dès lors que celui-ci vise pour partie des projets précis et, pour partie, des catégories abstraites de projets.

La seule catégorie dans laquelle peut entrer le permis pour la gare de Mons est la troisième énoncée à l'article 1er du décret, à savoir les modes structurants de transport en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons.

En se fondant sur l'analyse du SDER, auquel font référence le décret et des travaux préparatoires, les deux avocats consultés effectivement parallèlement, pour avoir deux avis, concluent que, pour entrer dans le champ d'application du décret DAR, le projet de la gare de Mons devrait être un élément structurant de la Ville de Mons. C'est à la mobilité de la Ville ou de son agglomération que le législateur reconnaît des motifs impérieux d'intérêt général, et non à la mobilité régionale, nationale ou internationale.

Ainsi, si une gare ferroviaire échappe vraisemblablement au champ d'application du décret, il n'en est pas de même d'un projet de gare englobant des aménagements non négligeables des abords dans le sens de ce que préconise le SDER ou d'une gare des bus qui apparaît comme un mode structurant de transport interne à la ville ou à son agglomération.

Dès lors, le projet de la nouvelle gare de Mons englobant à la fois la gare ferroviaire et la gare des bus, son permis sera effectivement amené à être soumis à la ratification du parlement en application de la procédure définie par le décret du 17 juillet 2008.

**Mme la Présidente**. – Je vous remercie Monsieur le Ministre. La parole est à M. Borsus.

**M. Borsus** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre.

Je suggère, si telle est la conclusion des analyses juridiques que vous évoquez, si telle est aussi la conclusion de l'analyse menée par le gouvernement et par vous-même qu'effectivement on tienne compte déjà à tout le moins de l'un ou l'autre élément évoqués par la Cour de justice européenne, notamment ces éléments d'examens détaillés.

Je voudrais rappeler que, lorsque nous avons examiné les premiers dossiers DAR, le dossier n'était même pas en commission. Nous avons dû le réclamer, de manière à ce que le dossier nous soit acheminé et qu'à aucun moment, s'il est vrai que le dossier détaillé était à notre disposition, nous n'avions en tout cas pas, dans la conduite des opérations telles qu'elles ont été organisées systématiquement, d'examens détaillés en commission. Nous n'avions pas de débat non plus. L'ensemble de nos décisions atoujours été - mais sur injonction vraiment du gouvernement - de dire : « *c'est oui ou c'est non* ». Le dossier est là. On ne refait pas, on ne débat pas le dossier. On n'examine pas les éventuelles réclamations ni les considérants. On ne fait pas de débat. Le dossier est là. Chacun peut l'examiner, c'est « oui » ou c'est « non ».

Je prends note mais j'attire aussi l'attention et je lance un appel encore plus particulier à la vigilance sur les dossiers à venir puisque là, c'est vraiment vous qui êtes à la barre et à la manœuvre.

**Mme la Présidente**. – Merci beaucoup, Monsieur Borsus.

## QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE ZONING ORIENTIS-GHISLENGHIEN »

**Mme la Présidente**. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le zoning Orientis-Ghislenghien ».

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

**M. Senesael** (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, en février

2010, le gouvernement avalisait la modification du plan de secteur nécessaire à l'extension de 30 hectares pour le zoning Orientis-Ghislenghien. Cette expropriation a été contestée par des propriétaires qui ont obtenu gain de cause devant la justice de paix. Ils ont par ailleurs intenté un recours auprès du Conseil d'État contre les arrêtés du gouvernement y relatifs.

Cette extension - vous le savez - est importante, puisqu'elle concerne la création d'un millier d'emplois.

M.le Ministre peut-il me dire où en sont les recours contre les arrêtés du gouvernement? Quand seront-ils tranchés? Sont-ils suspensifs? Quelle est son analyse sur l'évolution de ce dossier?

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

**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. Question brève, réponse brève! Ce n'est pas toujours comme cela, en fait, relativement brève.

La révision du plan de secteur «Ghislenghien IV» constitue effectivement un enjeu important, notamment en termes d'emplois potentiels.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2010 adoptant définitivement la révision du plan de secteur d'Ath-Lessines-Enghien a été attaqué devant le Conseil d'État en avril 2011.

Le requérant a introduit sa requête le 21 avril 2011. La Wallonie a déposé ses conclusions le 13 juillet 2011. Nous avons reçu le mémoire en réplique le 21 septembre. Par ailleurs, IDETA a déposé une requête en intervention le 22 septembre, qui a été déclarée recevable par le Conseil d'État le 29 septembre. La prochaine étape est donc le rapport de l'Auditeur du Conseil d'État.

Le recours introduit par le requérant est uniquement en annulation. Il n'a donc pas d'effet suspensif.

En ce qui concerne la question de l'expropriation, elle relève des compétences de mon collègue, le ministre de l'économie.

Je serai bien entendu très attentif au bon suivi du dossier.

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

**M. Senesael** (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la brièveté de la réponse qui n'enlève rien à sa qualité!

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

## QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA TAXATION DES PESTICIDES EN WALLONIE »

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «la taxation des pesticides en Wallonie».

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

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Monsieur le Ministre, dans la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement wallon consacre un volet à la lutte contre les pesticides. afin de bien recadrer les objectifs espérés, je me permets de reprendre le passage inhérent à cette matière: l'impact de plus en plus reconnu des pesticides et biocides sur la santé doit être mis en avant pour réduire au maximum leur utilisation au niveau domestique, au niveau des jardins particuliers, dans les espaces publics et au niveau agricole. Le plan fédéral de réduction de l'usage des pesticides a des objectifs de diminution de 50% pour les usages non agricoles, et de 25% pour les usages agricoles. La Région wallonne doit contribuer à atteindre ces objectifs et, pour ce faire, s'engage à:

- transposer rapidement la directive européenne sur les pesticides en droit wallon;
- déterminer un plan transversal de lutte contre les pesticides, lequel définira des actions prioritaires dans chaque compétence ministérielle.

Elle veillera à:

- mettre en application l'interdiction d'épandage d'herbicides par les pouvoirs publics;
- mettre en place un réseau de communes «zéro pesticides»;
- appliquer l'interdiction de l'usage des pesticides dans la gestion des espaces verts;
- confirmer le contrôle des pulvérisateurs à usage professionnel et les conditions d'utilisation des pesticides en agriculture et développer le conseil technique indépendant;

- réglementer de façon draconienne l'usage des pesticides par les particuliers ;
- amplifier les campagnes annuelles de sensibilisation des citoyens sur les dangers de l'utilisation de biocides domestiques et des pesticides de jardin. »

Voilà tout ce que dit la DPR, Monsieur le Ministre, par rapport aux pesticides.

Monsieur le Ministre, j'aurais aimé savoir quelles étaient les mesures que vous aviez déjà mises en place qui vont dans le sens de la diminution de l'utilisation des pesticides par les particuliers et les pouvoirs publics Je vous avais d'ailleurs déjà interrogé en question d'actualité sur le sujet, mais en lien avec le secteur agricole.

Celui-ci a déjà fourni beaucoup d'efforts. Nous étions d'accord sur ce point, lorsque je vous avais interrogé. C'est pourquoi, je souhaite aujourd'hui m'attarder davantage aux particuliers et pouvoirs publics parce que l'on ne peut pas toujours demander au même secteur de faire les efforts. Je pense qu'il y a d'autres secteurs, et vous l'avez dit vous-même, Inter-Environnement, l'avait, à un moment donné, pointé du doigt. Lorsque l'on fait des efforts, ils se voient quelques années après. Je crois que les efforts qu'a fait le secteur agricole vont et continueront à se voir. Il y a d'autres choses à faire.

Grâce au logiciel MPU, les premiers résultats relatifs aux ventes et utilisation des pesticides devraient être disponibles fin 2010. Ce programme de mise en commun des données sur l'utilisation des pesticides doit permettre, comme vous l'aviez signalé en novembre 2010, de réaliser une extrapolation régionale et nationale ainsi que de distinguer les usages fréquents agricoles des autres. Cet outil est-il aujourd'hui opérationnel ? Disposez-vous des statistiques comparatives qui permettent de déterminer des actions et règlements sur l'usage des pesticides ?

Envisagez-vous de taxer l'utilisation de pesticides ? Dans l'affirmative, feriez-vous une différenciation entre les usages domestique et professionnel ?

Certains particuliers négligent parfois les conditions d'utilisation des pesticides avec des conséquences qui peuvent se révéler catastrophiques pour l'environnement. Les campagnes d'information des particuliers à la manipulation des pesticides, prônées dans la DPR, ont-elles déjà été organisées ? Ont-elles eu un impact pertinent ?

Je vous remercie et j'insiste fortement sur ma question qui se base davantage par rapport aux particuliers et au secteur public que par rapport au secteur agricole qui, me semble-t-il, a déjà fait pas mal d'efforts.

**M. le Président**. – Merci, Madame la Députée. La parole est à M. le Ministre Henry.

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

Concernant les mesures déjà en place pour diminuer l'utilisation des pesticides par les particuliers et les pouvoirs publics, on peut citer notamment, un arrêté de 1984 interdisant l'emploi d'herbicides sur certains espaces publics et également la suppression, au niveau européen, de l'agréation de certaines substances actives surtout utilisées par les pouvoirs publics et les particuliers - par exemple, le diuron fin 2007 -, le dichlobenil - 2009 - ou le chlorate de soude - 2009- -.

Très prochainement, le 18 août 2012, la scission des agréations entre produits professionnels et produits amateurs sera opérationnelle. Il faudra un certain délai de transition - 12 à 18 mois - avant que les anciens produits soient redéfinis, soit comme produits professionnels, soit, comme produits amateurs. De plus, la mise en place de la phytolicence à partir du 1er septembre 2013 obligera, en ce compris les pouvoirs publics, à détenir, pour pouvoir acheter et utiliser des pesticides, ce certificat de bonne connaissance des produits et de leurs impacts sur la santé et l'environnement.

Sans attendre, la Wallonie a déjà beaucoup travaillé, avec le concours du Comité régional Phyto, pour estimer, puis affiner, les estimations des statistiques d'utilisation des produits phytopharmaceutiques en Wallonie. Pour l'instant, nous essayons d'approfondir précisément les connaissances relatives aux particuliers. C'est notamment l'enquête via le panel GFK utilisé pour le rapport de l'étude de l'environnement wallon et aux utilisateurs non agricoles, par exemple, les domaines militaires.

En ce qui concerne la taxation, il existe déjà un système de rétribution au niveau belge. Sur chaque kilo de pesticides - produits phyto + biocides - vendu, une rétribution est perçue. Elle est calculée sur la base du profil toxicologique et écotoxicologique de la substance active. La rétribution alimente le Fonds des matières premières et des produits, au niveau fédéral.

Depuis de nombreuses années, des actions de sensibilisation et d'information des particuliers et des pouvoirs publics sont organisées, notamment via des structures telles que ADALIA - qui organise la semaine sans pesticide -, le pôle de gestion différenciée des espaces verts, le centre technique horticole de Gembloux, et caetera. Il est difficile d'estimer précisément l'impact de telles séances

d'information. On peut en tout cas constater, et c'est important, une baisse importante des quantités de pesticides vendues entre 2005 et 2009.

Dans le cadre de la prochaine semaine sans pesticide, en mars 2012, une action ciblée sur les particuliers sera organisée. Une vaste campagne de collecte de produits phyto périmés et d'emballages de phyto sera organisée dans les parcs à conteneurs, avec le soutien de la COPIDEC et de ADALIA. Par ailleurs, le plan d'action wallon qui découlera de la transposition de la directive 2009/128/CE devra prévoir des campagnes renforcées d'information et de sensibilisation aux dangers des pesticides pour la santé et l'environnement. Ce plan d'action devra entrer en vigueur début 2013.

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

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Je remercie M. le Ministre pour le caractère tout à fait complet de sa réponse et insiste avec la même ferveur que lorsque j'ai posé ma question, sur le fait que d'autres missions soient accomplies par les services publics et par les particuliers pour que l'on puisse évidemment, faire le point au fur et à mesure que ce programme pourra être aussi mis en place. Je crois que le dossier avance.

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

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

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

**M. Senesael** (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le sommet a été lancé à Durban. Un énième sommet onusien sur le climat. Depuis plusieurs années, ces grands rassemblements se multiplient mais, dans les faits, les constats sont plus qu'inquiétants, même si je suis un optimiste de raison.

En effet, nous apprenions, il y a quelques jours à peine, de l'organisation météorologique mondiale que nous avions battu le triste record mondial d'émission de gaz à effet de serre - GES -.

Avant la Conférence de Durban, nous devons retomber les pieds sur terre. Quelle est la part des émissions wallonnes de GES par rapport aux rejets mondiaux ? Pourriez-vous faire le point là dessus, Monsieur le Ministre ?

L'objectif européen de Durban est d'aller vers une deuxième période d'engagement de réduction des GES. Que se passera-t-il, si ce sommet est à nouveau un échec ? Le Conseil européen a-t-il déjà un plan B ? L'Europe s'est-elle fixée des objectifs de réduction quel que soit le résultat de Durban ? Pourriez-vous nous apporter quelques explications, car je ne doute pas que vous ayez suivi, voire participé, aux travaux préparatoires de ce sommet ?

D'une manière générale, qu'attendez-vous de ce sommet ? Qu'est-ce que la Wallonie attend de ce sommet ? La Wallonie y sera-t-elle représentée ? Par qui et comment ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, en termes d'émission, en 2009 le monde a émis près de 28,7 milliards de tonnes de $CO_2$. La Belgique émet 124,4 millions de tonnes de $CO_2$ et la Wallonie 40 millions de tonnes, c'est-à-dire 0,14 % des émissions mondiales pour une population qui n'en représente que 0,05 %. Il est important de se le rappeler.

Concernant notre présence à Durban, dans un contexte international, ce n'est pas la part des émissions qui donne du crédit et de l'autorité aux parties, c'est leur détermination d'aboutir à un accord et le rôle qu'elles peuvent jouer, notamment en discutant avec les uns et les autres. Parmi les pays industrialisés, l'Union européenne est la plus volontariste. Voilà pourquoi, premièrement, il faut être à Durban, pour poursuivre les négociations et défendre un objectif ambitieux.

Deuxièmement, comme vous le soulignez, les émissions de gaz ne cessent d'augmenter. Cette croissance est principalement due aux pays qualifiés d'émergents, tels que la Chine, l'Inde, le Brésil, et caetera, dont les émissions rattrapent celles des pays développés qui, eux, sont dans une tendance baissière, même si ce n'est pas suffisant à ce stade.

Un des objectifs de Durban est de pousser les économies majeures - les pays développés et les pays émergents - à adopter des engagements de réduction comparables et un système de contrôle international de ces engagements. L'Europe plaidera ainsi l'adoption d'un amendement au Protocole de Kyoto pour entrer dans une nouvelle période d'engagement *post* 2012 mais assorti de conditions d'engagement des pays émergents.

Concernant les résultats attendus, il est clair que la Conférence de Durban doit être considérée comme une réunion de transition. Si aucun grand

accord mondial n'est attendu, les résultats des réunions préparatoires indiquent que des avancées significatives auront certainement lieu dans divers secteurs, dont la lutte contre la déforestation, le financement de l'adaptation des pays les moins développés, la mise en œuvre de nouveaux mécanismes pour assurer le transfert de technologies, et caetera, autant de processus qui ont des influences directes sur les pays industrialisés comme le nôtre.

Quel que soit le résultat, des actions concrètes sont néanmoins prises par l'Europe. Elles consistent notamment :

- au niveau interne, à développer les engagements du paquet « énergie climat » pour 2020 et sa feuille de route 2050 qui envisage une réduction de GES de 80 à 95 % pour 2050 ;
- au niveau international, à négocier de façon bilatérale avec les économies majeures des plans de réduction crédibles, en contrepartie d'un marché du carbone ambitieux.

Enfin, on ne peut pas oublier l'engagement que nous avons pris à Copenhague vis-à-vis des pays en voie de développement. Quelle que soit l'issue de Durban, nous avons pris un engagement pour aider les plus vulnérables à s'adapter de manière résiliente : une tonne en moins en Afrique ou en Amérique latine est une tonne de gaz évitée pour le monde. Je vais aussi à Durban pour mettre en avant le rôle de la Wallonie et de ses entreprises qui jouent un rôle important dans les collaborations Nord-Sud en matière d'environnement.

Concernant la délégation belge, je tiens tout d'abord à souligner qu'elle est ouverte à tous les acteurs de la société civile et politique. Ainsi, outre les négociateurs sensu stricto, vous trouverez, dans la délégation, des parlementaires fédéraux ou régionaux, des représentants des syndicats, des associations patronales, des ONG environnementales et de développement, des universitaires, des mouvements de jeunesse, et caetera. C'est une spécificité de notre pays que de pratiquer cette politique d'ouverture. Le corollaire de cette position commune des trois régions et du Fédéral est de présenter en première analyse une délégation belge importante. In fine, la liste officielle de la délégation qui a été transmise au Secrétariat de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à laquelle vous faites référence, n'a pour vocation unique que de permettre l'octroi des accréditations d'entrée à la COP. Bien sûr, l'intervention financière dans la participation ne porte pas sur l'ensemble des participants, mais uniquement sur les représentants officiels, notamment des administrations et des cabinets.

Les badges obtenus ne mentionnent que l'appartenance à la délégation belge, sans précision de l'origine ou du rôle des uns ou des autres.

Le fonctionnement interne de cette délégation est formalisé à travers un accord interne qui limite la participation des délégués « non négociateurs », qualifiés de *stakeholders*, à la seule réunion de coordination intra belge quotidienne qui fait le point en début de journée sur l'état des lieux des négociations. Les *stakeholders* ne sont que des observateurs du processus officiel. Il est important de rappeler que le processus informel autour des négociations est très important, fait d'événements spécifiques comme les *side events*, de rencontres de hauts niveaux - par exemple, de la Francophonie, des Assemblées des régions du monde, et caetera - et, simplement, de contacts bilatéraux. C'est la combinaison des réunions de négociations formelles et des processus informels qui sont la garantie d'avancées significatives lors de cette grande réunion annuelle qui devraient réunir de 4 000 à 8 000 participants des 193 pays des Nations Unies.

Ainsi, concernant votre premier point, la délégation belge est effectivement de 73 personnes de tous horizons.

Pour répondre simultanément à vos points deux et quatre, outre ma participation, ce sont sept délégués wallons qui participeront effectivement aux négociations formelles, dont quatre de l'Agence wallonne de l'air et du climat, deux de mon cabinet et un du cabinet du ministre-président en charge des relations internationales. Nous sommes les seuls à émarger au budget de la Wallonie - quatre via le WBI et quatre sur l' AWAC. Les autres délégués wallons proviennent de diverses sphères et financent eux-mêmes leur participation.

Enfin, concernant votre sixième point sur la coordination nationale, je rappelle que l'Europe se présente unie durant la négociation. La position européenne a été arrêtée lors du Conseil des ministres de l'environnement du 19 octobre. Au préalable, la contribution belge à la position européenne a été coordonnée au sein du Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement, le CCPIE, et approuvée par toutes les autorités politiques au sein de la Direction générale coordination et affaires européennes (DGE). Nous participons à tous ces niveaux de négociation.

C'est donc bien l'Europe qui s'exprime dans les négociations formelles mais il est évident que la Belgique est bien représentée et que la Wallonie en particulier intervient dans les réunions intra-belge qui ont lieu chaque jour. Elle suit également les réunions européennes et, surtout, tous les autres contacts et tous les autres types de réunions qui se passent sur place en parallèle de ces négociations.

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

**M. Senesael** (PS). – Voici une réponse complète et structurée qui permet de faire le point sur le sommet qui vient de s'ouvrir, sur les antécédents de préparation de ce sommet et sur les sommets précédents.

Je souligne la détermination du gouvernement et de la Wallonie pour aboutir à un accord dans la droite ligne de ce que l'Europe souhaite mener. Les enjeux sont colossaux eu égard aux thématiques que vous venez de rappelez-vous, Monsieur le Ministre.

Petit clin œil au président, j'ai cru comprendre qu'il y avait des députés régionaux, je suis un peu étonné que le président ne nous ait pas conviés à participer à ce grand rassemblement.

*(Réactions de M. le Ministre Henry)*

**M. le Président**. – Si je peux me permettre, je n'ai jamais été concerté.

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Il y a beaucoup de Wallons, mais pas de députés régionaux.

**M. le Président**. – Monsieur Senesael, je peux vous confirmer que je n'ai jamais reçu un courrier dans ce sens.

## QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLIEUX À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LÉGISLATION AFFÉRENTE AUX HYDROCARBURES »

**M. le Président**. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Maillieux à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la législation afférente aux hydrocarbures ».

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

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en 2010, un arrêté ministériel relatif aux conditions intégrales relatives aux installations de distribution des hydrocarbures liquides proposait un report de délai de deux ans pour la mise en conformité des installations de distribution d'hydrocarbures de plus de 3000 litres. Ce report était conditionné à la réalisation d'un test d'étanchéité pour les réservoirs, tuyauteries et accessoires relatifs à ces installations et ce, pour le 15 juillet 2011 au plus tard.

Nous sommes donc dans une période transitoire, avec un certain nombre de mesures contraignantes. Cette période va bientôt s'achever et, pourtant, sur le terrain, de grandes incertitudes persistent. De leur côté, les installations de moins de 3000 litres sont soumises, si l'exploitation est classée, aux conditions générales du permis d'environnement, conditions qui, Monsieur le Ministre, sont peu précises et prêtent à interprétation. Ainsi, vous ne vous êtes toujours pas positionné sur ce qu'il fallait entendre par la notion d'« installation d'épuration appropriées aux pollutions prévisibles » telle qu'imposée par l'article 6 de l'arrêté relatif aux conditions générales d'exploitation.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'indiquer ce que vous envisagez de prendre comme décision et à quelle échéance ? Allez-vous réinterroger les différents acteurs du secteur avant de prendre une quelconque décision ?

Pour les plus de 3000 litres on a décidé, la période transitoire se termine, c'est mis en route. Pour les moins de 3000 litres, il faut quand même se rendre compte de ce que cela représente sur le terrain, le nombre de pleins que l'on peut faire, pour tout ce qui est agricole ou tout ce qui est entrepreneur, de mazout blanc aussi, pour certains camions.

Vous savez, 3000 litres ce n'est pas une grosse citerne. Je suis allée sur le site pour voir ce que l'on pouvait faire. Il y a une distinction pour les citernes couvertes et non couvertes. Si la citerne est à l'intérieur ou à l'extérieur, la législation est différente. Par contre, pour les moins de 3000 litres, il n'y a pas cette différence.

Je me disais que, si la citerne était déjà mise aux normes, c'est-à-dire avec le test d'étanchéité ou des nouvelles citernes, si vous avez le pistolet automatique, si vous avez un endroit où faire le plein qui est une aire étanche voire bétonnée, un petit sceau de sciure serait suffisant en la matière.

J'aurai aimé vous entendre par rapport à cela. On en a déjà débattu ensemble. De plus, vous avez des contacts avec la Fédération wallonne de l'agriculture.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Madame la Députée, suite à l'interpellation du 21 décembre 2010 relative à la problématique des citernes de moins de 3000 litres, je vous avais précisé qu'il avait été proposé, dans le décret-programme, que les citernes de moins de 3000 litres, soit les installations non classées,

intégrées dans un établissement classé puissent bénéficier d'un régime dérogatoire.

Le Conseil d'État, dans son avis sur l'avant-projet de décret, avait estimé que ces installations pouvaient être soumises, au cas par cas, à des conditions particulières ou à des conditions complémentaires d'exploitation mais pas à des conditions générales, sectorielles ou intégrales.

En conséquence, la disposition prévue a été supprimée du décret-programme.

Dès lors, si l'on peut imposer aux citernes de moins de 3000 litres intégrées dans un établissement classé des mesures spécifiques via le permis d'environnement d'établissement, elles ne sont, par contre, pas soumises à des conditions réglementaires et ne peuvent donc pas être contrôlées sur cette base. Cela signifie que l'article 6 des conditions générales que vous mentionnez imposant des «*installations d'épuration appropriées aux pollutions prévisibles*» ne s'applique pas aux citernes de moins de 3000 litres.

Cependant, j'attire votre attention sur le fait que des conditions spécifiques s'imposent aux citernes de moins de 3000 litres situées dans les zones de protection des eaux.

J'attends une note de l'administration suite à cet avis du Conseil d'État pour me refaire un état des lieux de la situation qui devrait me parvenir d'ici la fin de l'année.

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

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – J'ai bien compris que ces mesures spécifiques ne s'appliquent plus. Vous attendez une note de l'administration pour savoir quelle position prendre. Cette position serait connue avec une circulaire, pas par voie décrétale. Vous avez tous les pouvoirs.

*(Réactions de M. le Ministre Henry)*

Ce qui serait intéressant - la période transitoire se termine début janvier et nous pouvons attendre début février, les contrôles peuvent patienter huit ou dix jours -, Monsieur le Ministre, de vous pencher sur cela et de se rendre compte sur le terrain de ce que cela représente comme investissements et ainsi, de prendre une décision mûrement réfléchie.

**M. le Président**. – Ceci clôture nos travaux. La séance est levée.

*- La séance est levée à 18 heures 12 minutes.*

**LISTE DES INTERVENANTS**

M. Hugues Bayet, PS

M. Willy Borsus, MR

Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR

Mme Veronica Cremasco, Écolo

Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR

Mme Christine Defraigne, MR

M. Michel de Lamotte, Président

M. Xavier Desgain, Écolo

M. Carlo Di Antonio, cdH

M. Philippe Dodrimont, MR

M. Xavier Dubois, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes

M. Marc Elsen, cdH

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

M. Gilles Mouyard, MR

M. Daniel Senesael, PS

**ABRÉVIATIONS COURANTES**

| | |
|---|---|
| AB | Allocation budgétaire |
| ASBL | Association sans but lucratif |
| AWAC | Agence wallonne de l'air et du climat |
| BFM | Besoins financiers maximaux |
| CCPIE | Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement |
| CDT | Cellule du développement territorial |
| COP | Conférence des parties |
| COPIDEC | Conférence permanente des intercommunales wallonnes de gestion des déchets |
| CPDT | Commission permanente du développement territorial |
| CRAT | Commission régionale d'aménagement du territoire |
| CREG | Commission de régularisation de l'électricité et du gaz |
| CRIE | Centre régional d'initiation à l'environnement |
| CWATUPE | Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie |
| DAR | Décret des autorisations régionales |
| DGE | Direction générale de l'économie |
| DGO | Direction générale opérationnelle |
| DO | Division organique |
| DPR | Déclaration de politique régionale |
| GES | Gaz à effet de serre |
| GRAC | Programme d'action pour la protection, la définition, la collecte et l'utilisation de ressources génétiques dans l'agriculture |
| gsm | Système global pour communications mobiles |
| IDETA | Intercommunale de développement économique du Tournaisis |
| ISSeP | Institut scientifique de service public |
| MR | Maison de repos |
| OIP | Organisme d'intérêt public |
| ONG | Organisation non gouvernementale |
| OWD | Office wallon des déchets |
| PCM | Plan communal de mobilité |
| PMR | Personnes à mobilité réduite |
| PPP | Partenariat public-privé |
| RAVeL | Réseau autonome des voies lentes |
| RN | Route nationale |
| SAED | Sites d'activité économique désaffectés |
| SAER | Sites d'activité économique à réhabiliter |
| SAR | Sites à réaménager |
| SAR | Sites à réhabiliter |
| SDER | Schéma de développement de l'espace régional |

| | |
|---|---|
| SNCB | Société nationale des chemins de fer belges |
| SOGEPA | Société wallonne de gestion de participations |
| SPAQuE | Société publique d'aide à la qualité de l'environnement |
| SPGE | Société publique de gestion de l'eau |
| SPW | Service public de Wallonie |
| SRPE | Site de réhabilitation paysagère et environnementale |
| SRWT | Société régionale wallonne des transports |
| WBI | Wallonie-Bruxelles International |