C.R.I.C. N° 53 (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 13 décembre 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 6

Identification des thèmes de travail avec les commissions du Parlement flamand et du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale

Orateurs : M. le Président, Mme de Coster-Bauchau, Mme Cremasco 6

*Projet de décret contenant le deuxième feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2011 (Doc. 5-V bcd (2011-2012) N°1, 1*bis *et 1 annexes 1, 3, 4, 5, 7 et 8*partim*)* 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

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 7

Observations de la Cour des comptes 8

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

Orateurs : M. le Président, M. Dubois 8

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Dodrimont, Mme Cremasco, M. Di Antonio, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 9

Vote 13

Confiance au rapporteur 13

Questions orales

Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les initiatives en matière de ramassage scolaire »

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

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les résultats de l'étude « la Transurbaine » commanditée par le GRE »

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

Question orale de M. Wahl à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la suppression d'arrêts de trains sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies »

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

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le transport scolaire d'enfants handicapés traversant la frontière linguistique »

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

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le projet Elsa et l'avis défavorable de l'auditorat du Conseil d'État »

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

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le projet de l'ASBL Sans logis à Liège »

Orateurs : M. le Président, Mme Defraigne, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 22

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le permis du Trilogiport »

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

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les zones de parc situées entre deux zones forestières »

Orateurs : M. le Président, M. Binon, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 25

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le délai de réponse du Gouvernement wallon en cas de recours par le demandeur pour un permis de régularisation en matière urbanistique »

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

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les obligations en matière d'isolation de vieilles façades »

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

Question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la problématique de l'épuration des eaux usées de Thirimont ainsi que la problématique de l'épuration des eaux usées en zone d'assainissement autonome »

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

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la production de bioplastique à partir des eaux usées »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 31

Question orale de Mme Kapompolé à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les journées wallonnes de l'eau »

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

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le litige entre la commune d'Estaimpuis et l'Office wallon des déchets sur le calcul du coût-vérité de l'année 2008 »

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

Question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le respect des engagements de la Région envers la société EcoTechnoPôle »

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

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « des métaux lourds enfouis sous le site et les alentours du MIM à Mouscron »

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

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

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

Liste des intervenants.....39

Abréviations courantes..... 40

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 10 heures.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Les questions orales de :
- Mme Gonzalez Moyano, sur « la RN 54 » ;
- M. Di Antonio, sur « l'implantation d'un poulailler industriel à Croix-Lez-Rouveroy ;
- M. Di Antonio, sur « les suites de la convention des Nations-Unies sur le climat à Durban à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été transformées en questions écrites.

Les questions orales de :
- M. Bayet, sur « une stratégie de lutte contre les déchets sauvages » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la législation relative à l'usage durable des pesticides » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été reportées.

Les questions orales de :
- M. Stoffels, sur « les véhicules à carburant alternatif » ;
- M. Stoffels, sur « l'enquête de satisfaction des TEC » ;
- Mme Cremasco, sur « la Transurbaine à Liège » ;
- M. Stoffels, sur « l'émergence d'une architecture innovante dans un cadre réglementaire strict » ;
- M. Stoffels, sur « les craintes et l'appel de la Confédération de la construction wallonne » ;
- Mme Barzin, sur « la présence de bien repris à l'inventaire du patrimoine wallon dans un règlement communal d'urbanisme »
- Mme Barzin, sur « la position du Gouvernement wallon sur la distribution de sacs prépayés par les communes » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, ont été retirées.

En ce qui me concerne, j'ai deux demandes. Vous vous souvenez que la réunion chez Delhaize a été ajournée à une date ultérieure, suite au manque de participants, pour être tout à fait clair. Delhaize me suggère la date du vendredi 2 mars, ce qui nous laisse un peu de temps pour voir venir. Cela se tiendrait toujours à Namur.

Cette date peut-elle convenir aux uns et aux autres ?

Si vous me dites oui, je leur dis de bloquer le 2 mars. C'est un vendredi.

Puis-je vous demander de bloquer cette date dans votre agenda ? De 10h00 à 14h30. C'est une réunion avec la direction générale de Delhaize. Il s'agira d'une présentation de la société, leurs types de travaux, la mobilité, leurs fournisseurs. Ils viendraient également avec des camions pour nous présenter leur nouveau matériel de mobilité, leur *Showroom* et donc une présentation de camions.

Je leur dis donc le 2 mars à Namur.

Deuxième élément. Vous vous souvenez que nous avions reçu la proposition de M. Lambert, le Directeur de l'ISSeP, de visiter le siège de l'ISSeP. Puis-je vous faire une proposition en accord avec lui ? La date d'un vendredi convient-elle toujours ? Ou un jeudi après-midi ? C'est à Liège, au siège de l'ISSeP.

Je proposerai donc un jeudi après-midi.

EXAMEN DE L'ARRIÉRÉ

M. le Président. – Il n'y a pas de d'observation à cet égard.

IDENTIFICATION DES THÈMES DE TRAVAIL AVEC LES COMMISSIONS DU PARLEMENT FLAMAND ET DU PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

M. le Président. – Pour votre bonne information, le Président du Parlement flamand, M. Peumans

avait écrit à Mme la Présidente pour suggérer des réunions communes entre le Parlement flamand et le Parlement wallon. La Conférence des présidents, saisie de la demande, avait répondu positivement, si la Région de Bruxelles-Capitale était associée.

Le Parlement flamand a répondu que la Région de Bruxelles-Capitale était la bienvenue.

Au sein de ce parlement, un certain nombre de commissions sont sensibles à des réunions de commissions communes avec le Parlement wallon.

Puis-je vous suggérer de me faire parvenir pour la prochaine fois et par écrit les thèmes qui vous sembleraient intéressants.

Nous établirions un ordre de priorité pour éviter de trop nombreux thèmes à évoquer et nous permettre d'avoir une réunion commune sur certains sujets, et ce, avec les trois parlements dans les mois ou les semaines qui viennent

Je pense qu'ils vont proposer des sujets. Nous pouvons, nous aussi, en proposer. Il y avait notamment le thème de la mobilité et ce qui concernait plutôt les lignes de transports en commun intra-régionales entre Bruxelles, la Wallonie, la Flandre. Les lignes transrégionales donc. C'est un thème que l'on peut essayer d'évoquer. Faites-moi des propositions par écrit pour la prochaine séance ou envoyez-moi un mail avec les thèmes qui seraient intéressants.

Nous en sélectionnerions 2 ou 3 dans nos compétences et puis nous proposerions ces réunions-là. Il y a des propositions de thèmes qui viennent du Parlement flamand, mais on peut en ajouter d'autres, bien entendu.

La parole est à Mme De Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Dans notre groupe, nous sommes intéressés à parler de la question de l'eau. Je pense que cela peut être intéressant comme thème de notre commission, au niveau des prises d'eau notamment et des parlements.

M. le Président. – Que l'on fasse une commission commune avec 1, 2 ou 3 thèmes. Ce serait une réunion qui durerait 2 heures. De toute façon, il va falloir se concerter avec les Flamands et les Bruxellois.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Pourriez-vous nous faire parvenir les thèmes flamands pour ne pas qu'il y ait des redites ?

M. le Président. – Oui, tout à fait. Il n'y a pas de souci.

Mme Cremasco (Écolo). – Merci.

M. le Président. – Je vais transférer tout cela.

On a évoqué hier lors de la Commission de l'emploi et du budget une question identique qui reviendra à la Conférence des présidents de la Communauté germanophone C'est pour cela que je regardais M. Stoffels, par rapport à des thèmes communs ou pas.

Entre-temps, je vais vous faire parvenir par mail, les sujets proposés. Nous pouvons en évoquer d'autres et puis nous ferons un choix aussi. Il faudra évidemment le confronter à la Région de Bruxelles-Capitale et à la Région flamande.

PROJET DE DECRET CONTENANT LE DEUXIÈME FEUILLETON D'AJUSTEMENT DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2011 (DOC. 5-V bcd (2011-2012) N°1, *1bis* et 1 ANNEXES 1, 3, 4, 5, 7 et 8*partim*)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret contenant le deuxième feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2011.

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. – Mme Cremasco est désignée en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. le Ministre Henry

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je serai très bref. C'est effectivement un second feuilleton d'ajustement 2011 qui regroupe différentes compétences ministérielles. Pour ce qui concerne cette commission et mes compétences, c'est uniquement la question de l'AWAQ qui se pose ici. Il s'agit en effet de permettre l'achat de 500 000 quotas de CO2 pour des entreprises nouvelles entrantes dans le système et ne disposant donc pas

de quotas. La région n'ayant plus de quotas disponibles, il faut évidemment les acheter.

Ces différentes entreprises se sont déjà vues allouer un peu moins de 80 % des quotas. Cet amendement vise donc à pouvoir octroyer le solde des quotas, soit une bonne vingtaine de pourcents, comme les autres entreprises qui avaient déjà été allouées précédemment y compris avant mon arrivée. L'idée est d'avoir un traitement équitable entre l'ensemble des entreprises.

Je pense qu'il est important de ne pas faire subir un désavantage économique aux entreprises concernées. Le gouvernement s'était déjà positionné sur le principe depuis un certain temps, mais la question ici était de savoir si on pourrait le financer sur base du budget 2012 ou du budget 2011.

En termes de non-exécution d'un certain nombre de budgets, il est possible de le prévoir sur le budget 2011, via cet ajustement. Ce qui permet donc de lancer plus rapidement le marché d'achat dans la mesure où le prix du quota est assez bas pour l'instant.

Le gouvernement s'est prononcé il y a deux semaines sur le cahier des charges de l'achat de ces 500 000 quotas, achat qui se répartira sur les prochains mois. Il ne s'agit pas en effet d'acheter 500 000 quotas en 1 seule fois surtout qu'il s'agit d'une très grosse quantité par rapport au marché des quotas lui-même. Il s'agit simplement d'attribuer le marché pour cet achat progressif de quotas dans les prochains mois.

Le cahier de charges prévoit un étalement sur 6 mois qui permettra d'allouer les différentes entreprises dans le courant de l'année 2012, puisqu'on est ici sur la période 2008-2012 d'attribution des quotas. Ce montant prévisionnel de 7 millions d'euros correspond à un montant maximum pouvant être dégagé. Aujourd'hui, le cours du quota aboutit en réalité à une somme inférieure à 7 millions d'euros, mais c'est un montant qui avait été estimé il y a déjà un certain temps, à un moment où le prix du quota était plus élevé qu'aujourd'hui. On ne peut pas encore estimer le montant précis qui dépendra des différents moments d'achat.

Sept millions représentent clairement un montant maximum pour l'achat de ces quotas. L'AWAC est chargée de la mise en œuvre de cette décision. Ce budget de sept millions est alimenté au départ d'un certain nombre de lignes budgétaires où la non-exécution permet effectivement de transférer encore sur le budget 2011.

Je pense avoir résumé la problématique qui concerne cette commission.

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. Dubois.

M. Dubois, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes. – Je serai également très bref puisque M. le Ministre a déjà donné beaucoup d'informations à ce sujet.

Néanmoins, dans son rapport portant sur la délibération budgétaire 2011/.01 et le projet de décret contenant le deuxième feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la région pour l'année budgétaire 2011, la Cour des comptes a commenté l'ajustement proposé par M. le Ministre au programme 13 « Prévention et protection : air, eau, sol », de la division organique 15 « Agriculture, ressources naturelles et environnement ».

L'ajustement propose la création d'une nouvelle allocation de base 40.02 qui est intitulée « dotation à l'Agence wallonne de l'air et du climat pour l'achat de quotas de gaz à effet de serre ». Cette nouvelle allocation de base, comme l'a dit M. le Ministre, prévoit en moyens d'action et en moyens de paiement sept millions d'euros de crédit afin de permettre l'achat de 500 000 quotas de gaz à effet de serre alloués aux entreprises wallonnes.

Je vais simplement rappeler les bases de cette décision.

L'inscription de ces crédits supplémentaires trouve son origine dans la décision du Gouvernement wallon du 21 février 2008 portant sur le plan d'allocation CO_2 de la région et plus particulièrement sur le tableau d'allocation pour les nouveaux entrants et la détermination de la réserve. Cette décision fut concrétisée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 octobre 2011 fixant la partie de la quantité totale de quotas d'émission de gaz à effet de serre alloués initialement aux nouveaux entrants pour la période 2008-2012. Cet arrêté traduit la décision du gouvernement d'allouer l'ensemble des quotas de CO_2 encore disponibles dans la réserve de la région aux derniers nouveaux entrants connus au moment de son adoption.

Cependant, le nombre de quotas restants dans la réserve n'était pas suffisant pour doter à 100 % l'ensemble des nouveaux entrants. Le déficit s'élevait à 462 489 quotas, soit 22 % des quotas à allouer. De plus, un nouvel entrant, Knauf Insulation, a été identifié postérieurement à l'arrêté précité. Grâce à l'inscription du crédit de sept millions d'euros à l'allocation de base sous-rubrique, l'Agence wallonne air climat pourra acheter 500 000 quotas supplémentaires afin de couvrir l'ensemble des besoins des nouveaux entrants.

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. – Simplement par rapport à l'intervention qui a déjà été faite hier en Commission du budget, lorsque M. le Ministre du budget a déposé l'ensemble des documents — ici pour l'ajustement puisque cela concerne évidemment plusieurs ministres -, il n'a pas été redéposé formellement le budget de l'AWAC. C'est purement formel. C'est relevé par la Cour des comptes à juste titre, mais c'est purement formel puisqu'il n'y a aucune autre information que les documents déjà envoyés. Il s'agit simplement d'ajouter sept millions en recettes et sept millions en dépenses justifiés par l'ajustement qui est ici proposé.

Ce que je vous propose, c'est de distribuer aux commissaires le budget remis à jour sur cette base, comme cela le document formel est déposé et on est tout à fait en ordre du point de vue de l'ensemble des documents. Il n'y a aucune autre modification que l'ajout en recettes et en dépenses de sept millions pour ces achats de quotas. Je propose que l'on distribue le document de l'AWAC réactualisé sur cette base, mais ce n'est pas une modification. C'est juste une pièce complémentaire à l'ajustement en tant que tel.

Discussion générale

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

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Aujourd'hui, nous ajustons le budget 2011.

Ce qui, d'un premier coup d'œil, peut s'apparenter à un élément relativement technique est à vrai dire quelque chose d'assez politique puisque l'on parle de quotas d'émission de gaz à effet de serre. La politique que nous menons en la matière est tout sauf innocente sur le plan de l'environnement.

J'ai trois questions à poser dans ce cadre.

Il est prévu d'acheter 500 000 tonnes de quotas de CO_2 pour un budget de sept millions, ce qui fait par tonne un montant de 14 euros. Comparé aux projections que je déduis tout simplement des inscriptions budgétaires, quel est le prix par tonne de CO_2 sur le marché des quotas des certificats verts ? Est-ce que c'est effectivement 14 euros par tonne ou est-ce que, comme l'a dit votre collègue des travaux publics hier, le prix flotterait aux alentours de sept, à huit euros par tonne ? C'est une première question que je souhaite vous poser.

La deuxième se rapporte au fait que cela ne fait pas encore très longtemps que nous avions voté le premier ajustement 2011. Je suppose qu'à l'époque, il n'était pas encore prévisible de devoir adapter la réserve en matière de quotas et d'acheter 500 000 tonnes de plus. À vrai dire, quelle est la raison pour laquelle cet amendement, cet ajustement budgétaire vient si tard dans l'année ? N'aurait-on pas pu le prévoir lors du premier ajustement ?

Troisième question, il y a quelques semaines d'ici, nous apprenions qu'Arcelor envisageait de fermer la phase à chaud liégeoise et le gouvernement à l'époque nous avait dit clairement ne pas avoir acheté des quotas d'émission supplémentaires pour la phase à chaud liégeoise. Est-ce toujours d'actualité ?

Très concrètement, nous venons d'apprendre l'arrivée d'une nouvelle entreprise, mais ce qui m'intéressait, c'était de connaître les entreprises qui seront les bénéficiaires de cet achat de 500 000 tonnes supplémentaires.

Corollairement à cette question, reste à savoir comment ces sept millions seront rétrocédés à la région. Un mécanisme de rétrocession est-il prévu ? Le cas échéant, lorsque le gouvernement distribuera les quotas, quelles sont les garanties que le gouvernement dispose en matière d'emploi et d'investissements de la part des entreprises qui vont en bénéficier ? Ce ne sera pas un cadeau que l'on fera aux entreprises, mais ce sera un cadeau lié à un ensemble de conditions relatives à l'emploi et à l'environnement.

Voilà les quelques questions que j'aurais souhaité vous poser.

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

M. Dodrimont (MR). – Nos questions vont rejoindre celles de M. Stoffels.

C'est bien sûr pour nous un étonnement de voir un ajustement à ce moment-ci de l'année par rapport à des politiques qu'il nous semble toujours possible de prévoir dans une année budgétaire. Notre étonnement suscite des questions.

Pourquoi cet ajustement vient-il aussi tard ?

Il peut également y avoir plus de détails quant aux entreprises qui sont concernées par cet achat ? Quelles seront ces entreprises qui profiteront de l'achat pour lequel il y a ce transfert ?

Quand on parle de transfert, évidemment, cela veut dire qu'il y a nécessairement un impact pour les politiques concernées par les montants qui sont prélevés. Peut-on savoir quelles seront ou quelles sont les politiques touchées par cette diminution de

budget pour justifier ce transfert ? Peut-on savoir aussi, Monsieur le Ministre, pour ne pas se trouver dans la même situation dans onze ou douze mois, s'il y a pour l'année 2012 quelque chose qui peut déjà être annoncé quant à la quantité de tonnes éventuellement achetées et quant aux projets de répartition par rapport à ces tonnes de quotas, ce qui semble logique dans le sens où une préparation de ces politiques nous paraît préférable à une formule d'ajustement comme celui qui nous est proposé aujourd'hui ?

M. le Président. – Je voudrais demander à l'ensemble des parlementaires s'il y a des questions pour M. Dubois de la Cour des comptes parce qu'il m'a fait savoir qu'il avait une réunion à l'extérieur. Je souhaiterais le libérer si vous n'avez plus de remarque ou d'interpellation à son égard.

Monsieur Dubois, merci d'être venu. Je ne vous chasse pas, mais si vous avez d'autres obligations, vous pouvez disposer.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Nous avons fait une lecture, ayant eu la chance d'être en commission de M. Antoine, plus approfondie de cet ajustement qui concerne quand même, pour sa grosse part, 207 millions d'euros, un peu plus même, avec l'impact de la liquidation volontaire du Holding communal. Il arrive ici, une part substantiellement plus faible des sept millions qui sont alloués à l'AWAC pour l'achat de ces 500 000 quotas supplémentaires.

Pour ne traiter que cette partie de l'ajustement, nous voudrions aussi demander ce qu'il en est, Monsieur le Ministre, des quotas Arcelor-Mittal. Cela rejoint la question de M. Stoffels.

Par ailleurs, il y a 207 millions qui sont alloués à cette liquidation volontaire du *holding*, et puis ces sept autres millions qui sont complètement compensés par une réduction de crédits dans des points divers. Là, Monsieur le Ministre, quand je lis le rapport de la Cour des comptes, quand on voit cette compensation des crédits qui sont pris un peu partout dans le budget, vous n'êtes pas le plus concerné, mais différents ministres le sont. C'est essentiellement sur des projets de cofinancements européens que portent ces réductions pour atteindre ces sept millions.

Je voulais savoir ce qu'il en était notamment par rapport aux trois AB qui vous concernent dans trois programmes différents. Qu'en est-il finalement ? Il est un peu étonnant de voir se restreindre des crédits de cofinancements européens — Dieu seul sait si on y tient, si on en a besoin. Que comportent en fait ces différentes réductions de crédits par rapport à cet ajustement budgétaire ?

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

M. Di Antonio (cdH). – Mes questions étaient posées par les intervenants précédents.

Les entreprises bénéficiaires, on vient de les avoir.

Il y a aussi l'impact de la situation d'Arcelor et le prix des quotas. Effectivement, le calcul nous a donné un prix qui nous étonnait un peu.

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. – Effectivement, suite à la demande de M. Stoffels, j'ai proposé de distribuer la liste des entreprises. Vous avez en fait les nouveaux entrants et les sortants puisqu'il y a des évolutions lorsque des entreprises ferment, on leur réclame les quotas. C'est une manière aussi de répondre à votre question.

L'ajustement ici concerne les dernières lignes, c'est-à-dire à partir de la SPE DG4, Angleur. Toutes les lignes à partir de là, ce sont les entreprises qui n'ont été allouées à ce stade-ci qu'à concurrence de 78 %, tandis que toutes les lignes au-dessus ont déjà été allouées à 100 %. Les sept millions ici, et vraisemblablement moins, permettent de donner les 22 % complémentaires à ces dernières entreprises, ce qui permet donc un traitement équitable de l'ensemble des entreprises, puisque l'on aurait pu aussi ne pas octroyer 100 % des quotas. À partir du moment, où il y a déjà une grande partie de nos entreprises qui ont déjà eu 100 %, il y a là une question d'équité aussi entre les entreprises.

Deuxièmement, je rappelle qu'il s'agit ici de l'octroi des quotas dans la période allant jusque 2012 et qu'après 2012, à partir de 2013, on sera dans le nouveau système européen où il y aura mise aux enchères des quotas. Là, ce sera un tout autre système. Il s'agit ici d'un octroi de quotas pour la période 2008-2012, pour des entreprises nouvelles qui doivent s'inscrire dans le système et qui par définition n'avaient pas pu être comptabilisées préalablement.

Pourquoi le gouvernement doit-il acheter des quotas ? Parce que nous n'en avons plus. Nous n'avons pas de quotas. Nous ne savons pas leur en donner sans en acheter sur le marché.

Effectivement, le montant de sept millions est vraisemblablement excessif, comme je l'ai dit, puisque le cours du quota change tout le temps. Sept millions, c'est un montant qui a été prévu déjà depuis un certain temps par le gouvernement sur la décision de consacrer ces sept millions et d'acheter les quotas. Par contre, ce qui est plus récent, et c'est la raison de l'arrivée tardive de cet ajustement. Ce n'est pas du tout un problème de mauvaise

gouvernance, Monsieur Dodrimont, c'est exactement le contraire.

(Réaction de M. Dodrimont)

Je réponds à votre interpellation. C'est précisément le contraire, c'est-à-dire que c'est pour utiliser au mieux les crédits encore disponibles sur 2011 qui sinon seraient perdus dans les lignes budgétaires 2011.

Il reste des disponibilités dans un certain nombre de lignes budgétaires chez différents ministres. Comme Mme Cremasco l'a souligné, il est possible de dégager sept millions. Cela nous libère donc de devoir les dégager en 2012. C'est simplement cela la mécanique.

On n'est donc pas trop tard. On aurait très bien pu le faire en 2012. C'est simplement qu'alors on grèverait le budget 2012 de sept millions supplémentaires. Je pense que c'est vraiment une bonne chose de pouvoir le faire, même tard dans l'année, encore sur le budget de 2011.

Le lien avec les quotas Arcelor est le suivant: il y a deux parties sur les quotas Arcelor. Il y a les quotas qui avaient été promis par le gouvernement en lien avec la poursuite de l'activité des hauts fourneaux, ces quotas n'ont pas été achetés et n'ont pas été octroyés. C'était simplement une promesse qui avait été faite, qui était liée à la poursuite de ces hauts fourneaux et qui représentait donc un engagement potentiel budgétaire très important du gouvernement, mais qui ne s'est pas concrétisée puisqu'ils n'ont plus lieu d'être. Ces quotas n'ont donc pas été achetés. On aurait dû les acheter sur le marché, mais la région n'en dispose pas.

Il n'y a donc aucun impact quelconque si ce n'est que c'est une dépense qui n'aura pas lieu. Par contre, il avait été envisagé, à un moment donné, de réclamer éventuellement à Arcelor des quotas qu'ils ont déjà reçus gratuitement dans les précédentes années pour leurs autres installations. Ce qui est tout à fait particulier avec les hauts fourneaux, c'est qu'il s'agissait là, de nouveaux entrants puisqu'ils avaient été fermés puis réouverts.

À cause du fait que la fermeture avait été annoncée, quand on a annoncé la réouverture, c'était comme des nouveaux entrants. On ne pouvait donc pas octroyer des quotas gratuits. On était obligé d'en acheter. Ce qui représentait évidemment, un coût considérable.

Cet aspect ne se concrétise pas, mais par contre, Arcelor pour ses autres installations a reçu une série de quotas gratuits comme ces entreprises-ci, mais par rapport à des installations qui existaient déjà préalablement.

Pour ces différents quotas-là, il serait possible vu la discussion générale avec Arcelor, de réclamer une partie de ces quotas et à ce moment-là, on aurait pu les utiliser pour les octroyer à ces entreprises-ci en évitant donc d'en acheter d'autres ou alors, on pourrait les revendre sur le marché. Pour l'instant, le gouvernement n'a pas décidé de le faire, car il y a une discussion plus générale avec Arcelor et que nous n'avons pas décidé de poser un geste unilatéral par rapport à ces quotas-là.

Forcément, il fallait donc bien pouvoir aussi être équitable avec les autres nouveaux entrants, ce qui nécessite l'achat de ces 500 000 quotas supplémentaires.

Ce montant de sept millions est vraisemblablement excessif. Il a été calculé sur base d'un prix de dix euros la tonne, mais il est vrai qu'aujourd'hui, on est nettement plus bas puisque l'on est à environ 7,2 euros, mais cela peut encore changer. On ne peut donc pas dire aujourd'hui le montant. Cela va s'étaler sur six mois, car ce n'est vraiment pas raisonnable d'acheter 500 000 quotas d'un coup. C'est beaucoup plus que les montants échangés sur le marché en un jour. Il s'agit quand même de grosses quantités et cela va forcément s'étaler sur six mois. On ne peut donc pas prévoir le prix du quota en juin prochain. Par précaution, nous avons donc maintenu le montant des sept millions d'euros, mais effectivement, il est vraisemblable que ce sera moins.

Le montant avait été calculé sur base d'un prix de dix euros la tonne auquel il faut ajouter la TVA et les frais d'intermédiation qui sont de l'ordre de 0,30 euro par unité. C'est ainsi que nous arrivons au montant de 6,2 millions exactement, que l'on a arrondi à sept millions. Il est clair que plus le prix d'achat sera bas et mieux ce sera pour les finances wallonnes. Ce n'est donc pas un souci si on peut acheter ces quotas moins chers que sept millions.

Il est évident, Monsieur Stoffels, que les différentes entreprises doivent respecter les différents engagements par rapport à l'environnement et à la législation, mais il est clair que c'est surtout au-delà de 2013 que le système évolue puisque là, on est dans une mise aux enchères des quotas et que donc, il y aura une pression plus importante sur les entreprises. Cela ne dépend pas de nous, mais c'est dans le système européen pour être plus efficace en termes environnemental. Ici, il s'agit simplement de respecter et d'attribuer le quota auquel elles ont droit de la même façon que les autres entreprises, d'être équitable avec l'ensemble des entreprises et de ne pas les mettre dans une situation où elles devraient elles-mêmes acheter les quotas et donc avoir un coût supplémentaire pour les entreprises qui sont de nouveaux entrants. Ce serait clairement une pénalité pour ces entreprises.

Pour la question de Mme Cremasco sur les transferts, je le répète, si on le fait maintenant, c'est justement pour utiliser au mieux les budgets disponibles de 2011. Donc, on ne pénalise personne. Ce sont des budgets qui seraient non-consommés. C'est pour cela qu'ils sont répartis sur différentes lignes budgétaires notamment pour ce qui concerne les cofinancements européens. Il n'y a évidemment pas de diminution des cofinancements européens, c'est simplement qu'il y a le constat qu'un certain nombre de projets ne sont pas finalisés pour cette année 2011. Ils ne pourront pas être payés en 2011 parce que les projets ne sont pas suffisamment aboutis et donc, ces projets seront payés en 2012 puisqu'il n'est évidemment pas question de perdre les financements européens. La Wallonie est engagée à contribution complémentaire au financement européen. Simplement. Il n'est pas possible de les payer en 2011 parce que les projets ne sont pas aboutis. Cela est donc reporté sur les années suivantes. Il n'y a pas de choix politique de diminuer tel ou tel projet, mais simplement le constat qu'il n'est pas possible de les payer en 2011. Nous profitons donc de l'occasion pour pouvoir acheter les quotas, de ne pas réserver le budget disponible pour l'achat des quotas en 2011.

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

M. Stoffels (PS). – Je remercie tout d'abord M. le Ministre pour ces informations et pour lui dire que ses explications sur le moment de l'ajustement, ainsi que sur le principe de l'équité, sont des explications que je peux parfaitement partager. Je n'ai donc pas de problème avec cela. J'ai donc également appris que ce n'est pas 14 euros par tonne, mais aux alentours de dix euros plus TVA par tonne. Les 14 euros par tonne, c'est tout simplement, en faisant le calcul, 500 000 tonnes et sept millions, on arrive donc à un montant de 14 euros la tonne.

Maintenant, vous disposerez de sept millions. Vous sera-t-il possible d'en acheter un peu plus que 500 000 pour avoir une réserve plus importante ? Le quota a-t-il une validité limitée dans le temps ? Cela ne sert à rien de constituer des réserves si au-delà d'une certaine validité, elle est limitée dans le temps. Que fait-on dans ce cas-là ?

À partir de 2013, les quotas de diminution de gaz à effets de serre deviendront pour 50 %, payants. Jusqu'à présent, ils sont gratuits. À partir de 2013, ils seront payants. Nous avons, à travers le comportement actuel du gouvernement « habitué » les entreprises à une certaine pratique. Comment allez-vous voir la chose à partir de 2013 lorsque les quotas d'émission deviendront payants pour 50 % et à partir de 2020, payants à 100 % ?

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

M. Dodrimont (MR). – Je voudrais remercier M. le Ministre. Lorsqu'il a abordé la problématique du moment où cet ajustement tombait, j'ai eu un peu peur quand vous avez dit que vous dépensiez l'argent parce qu'il est là. C'est vrai que c'est de la bonne gouvernance mais un peu à la sauce grecque et donc cela me donnait quelques inquiétudes. Donc, merci d'avoir complété votre propos Monsieur le Ministre.

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

Mme Cremasco (Écolo). – Je voulais vous remercier, Monsieur le Ministre, et en particulier sur les différents projets européens cofinancés. Je vois qu'il s'agit de la DO 13, la DO 15, la DO 16, la DO 18 et évidemment, la DO 32 de M. le Ministre-Président.

Quant au *momentum*, je me dis par rapport à cela aussi et par rapport aux sept millions — qui si les projets continuent, mais que les factures ne sont pas rentrées, et que l'on a quelques mois de délai — c'est effectivement assez judicieux d'utiliser ce montant-là, en l'occurrence pour l'achat de quotas de CO_2.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – D'abord, par rapport à ce que M. Dodrimont disait, il ne s'agit pas de dépenser de l'argent pour le dépenser, mais c'est simplement à partir du moment où cet argent est dû, c'est une question de choix de moment budgétaire.

Pour ce qui concerne les questions de M. Stoffels, peut-on acheter plus que 500 000 quotas ? Théoriquement on peut, mais ce n'est pas à ce stade la décision du gouvernement. La décision porte sur 500 000 quotas. Pourquoi ? Car, en réalité, nous n'aurons pas besoin davantage de quotas puisque l'on arrive à la fin de la période. Je le répète, c'est vraiment pour la période 2008-2012. On peut attribuer ces quotas jusque fin 2012 pour les cinq ans, mais cela ne concerne que cette période-là. Forcément, l'incertitude devient de plus en plus faible par rapport au nombre de quotas nécessaires puisqu'il ne reste plus qu'une seule année. On ne va pas voir émerger des énormes projets qui nécessiteraient des quotas encore en 2012. Les projets sont tous connus. Normalement, il n'y a pas d'incertitude là-dessus. Après 2012, on change complètement de système. *A priori*, il n'y a pas de raison d'acheter davantage de quotas.

Pour après 2013, vous avez raison, c'est un gros changement, mais il nous est imposé par le système européen. Ce que nous pouvons donc faire au mieux, c'est accompagner les entreprises pour bien expliquer les choses. C'est pour cela par exemple, que nous avons aussi traité très rapidement par décret la question des registres des quotas pour pouvoir octroyer les quotas gratuits aux entreprises.

On avait reçu les informations très tard du niveau européen. On avait donc dû traiter cela en urgence au niveau du parlement. Ce que nous essayons de faire, et l'AWAC est d'ailleurs extrêmement professionnelle sur ce plan-là, c'est d'être très rigoureux dans la mise en œuvre, dans l'exécution de toutes les dispositions européennes pour que les entreprises ne soient jamais pénalisées et comprennent le système et toutes les informations. Nous travaillons à ce que l'action des pouvoirs publics et l'administration soit telle qu'elle bénéficie des aides dont elles peuvent disposer, qu'elles ne puissent pas être pénalisées par telle ou telle inertie de l'administration.

Il convient aussi de faire un travail de pédagogie et d'explication. Dans ce cadre-là, je rappelle qu'il y a aussi notamment, la question des accords de branche qui se poursuit et qui est aussi amenée à être développée dans une nouvelle phase pour lesquels nous sommes en discussion avec les différents secteurs économiques avec mon collègue de l'énergie puisque c'est à la fois, l'énergie et les émissions de CO_2.

Le cadre des accords de branche permet aussi de contribuer à la bonne explication du système et à aider les entreprises à consommer le moins d'énergie possible et a émettre le moins possible de gaz à effet de serre puisque très clairement, dans tous les cas, plus elles seront économes en émissions et mieux elles seront situées, de toute façon.

C'est donc vraiment la logique de cette dynamique positive des accords de branche. Après 2013, on passe dans un système de mise aux enchères. Les entreprises, normalement, le savent depuis plusieurs années. C'est le système européen et nous sommes à leur disposition pour les aider à s'adapter et pour l'expliquer, mais ce n'est pas une question de décision, de politique particulière du Gouvernement wallon. C'est le système européen qui change complètement.

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

M. Stoffels (PS). – Tout simplement pour dire au ministre qu'évidemment, nous allons appuyer l'ajustement budgétaire 2011, mais je demande que l'on ait un échange approfondi sur le régime des quotas d'émissions en 2012 pour savoir comment la Région wallonne doit se positionner par rapport aux nouvelles donnes auxquelles les entreprises vont devoir faire face à partir de 2013 et les années suivantes ce qui est d'autant plus intéressant à demander le lendemain après la décision du Canada, de sortir des accords de Kyoto.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Ici, c'est le système européen.

M. Stoffels (PS). – Oui, mais cela découle des accords.

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

Vote

M. le Président. – Nous allons procéder au vote.

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité recommande, par 7 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 deuxième feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2011, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

Confiance au rapporteur

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

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES INITIATIVES EN MATIÈRE DE RAMASSAGE SCOLAIRE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les initiatives en matière de ramassage scolaire ».

La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour poser sa question.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, cette question, je vous l'avais posée par écrit dans laquelle je vous interrogeais sur les politiques en matière de ramassage scolaire. Comme vous ne m'avez pas répondu dans les délais, je vous interroge.

Dans votre réponse, vous reconnaissiez que les actions qui étaient menées étaient trop ponctuelles, isolées et pas assez mobilisatrices.

À l'époque, vous ajoutiez votre volonté d'intégrer les initiatives qui étaient prises les unes aux autres en réponse à cela. Volonté était que cela se concrétise au travers du printemps de la mobilité.

«Le Printemps de la mobilité» a eu lieu au mois de mai 2011. Le principal objectif étant de conscientiser les jeunes à la problématique de la mobilité en les accompagnant dans la mise en place d'actions de sensibilisation. Il semblerait qu'une nouvelle édition soit prévue pour le mois de mai 2012. Depuis cette semaine du «Printemps de la mobilité», êtes-vous arrivé à atteindre les objectifs que vous vous étiez fixés, c'est-à-dire d'avoir des actions plus mobilisatrices, qui avaient un lien l'une avec l'autre? A-t-on assisté à une augmentation du nombre d'abonnements scolaires ou en tout cas à une fréquentation plus importante des bus scolaires?

Je voudrais savoir ce que vous allez modifier par rapport à 2011. Pour rappel, il y avait 5 projets qui avaient été mis en place:

- l'École au bout des pieds;
- Construire son rêve, c'est-à-dire le réseau des écoliers à vélo;
- Échanges de mobilité;
- Génération tandem scolaire;
- *Schoolpool*.

Pouvez-vous me répondre et me dire quel est le budget que vous allez consacrer à ces projets particuliers comme au ramassage scolaire?

Je vous remercie.

M. le Président. – Merci Mme de Coster-Bauchau. La parole est à M. le Ministre Henry pour sa réponse.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci Monsieur le Président, Madame la Députée, le transport des élèves est assuré d'une part par les lignes régulières du TEC pour ceux qui y ont accès et d'autre part par les services de ramassage spécifique en l'absence de lignes régulières. C'est de cela que l'on parle sous le vocable de «transport scolaire».

D'autre part, je voudrais rappeler que l'accès aux services spécifiques est réglementé en vue de respecter l'égalité entre les réseaux d'enseignement. Il est essentiel que toute mesure qui serait adoptée ne rompe pas cet équilibre.

C'est le SPW qui détermine le droit à ce transport spécifique. Le budget consacré à ce dernier est de l'ordre de 38 millions d'euros. En ce qui concerne les actions «Printemps de la mobilité», elles visent surtout la promotion de la marche à pied, l'usage du vélo et le covoiturage, mais pas spécifiquement du transport public ou du transport scolaire.

Un des objectifs est de pouvoir favoriser ces alternatives à l'usage de la voiture individuelle, mais également au transport en commun. Le coût marginal pour la collectivité d'un enfant se déplaçant à pied, à vélo ou en co-voiturage est nul, alors qu'il est extrêmement significatif lorsqu'on utilise les transports en commun. C'est tout l'intérêt de favoriser un transfert modal du bus vers le vélo. C'est parce que l'on n'en parle pas fréquemment, mais il est évidemment tout à fait positif d'utiliser d'abord, en priorité, les modes doux avant les transports en commun.

Le projet du printemps de la mobilité a été relancé pour 2012. Quelque 25 projets sont lancés dans autant d'écoles et de communes depuis la semaine de la Toussaint et vont se dérouler d'ici le mois de mai prochain.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre. La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour sa réplique.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Vous reconnaissez que «le Printemps de la mobilité» est accessoire par rapport au ramassage scolaire. Lorsque vous me répondez que les actions qui étaient menées étaient trop isolées, pas assez mobilisatrices...

M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je n'ai pas répondu cela.

Mme de Coster-Bauchau (MR). – C'est ce que vous m'avez dit précédemment. C'était à ce sujet que je vous interpellais. Avez-vous trouvé une synergie entre les deux? Vous aviez une volonté, à travers cette action, de lier les actions qui étaient entreprises dans le cadre du ramassage scolaire. La solution n'est certainement pas dans votre réponse. Il faudra trouver une autre solution pour que les initiatives et les actions qui sont menées au niveau du ramassage scolaire aient évidemment plus d'impacts que celles qui sont appliquées aujourd'hui. Merci.

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE « LA TRANSURBAINE » COMMANDITÉE PAR LE GRE »

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

l'étude «la Transurbaine» commanditée par le GRE».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, ma question porte sur le tram. Tram, suite et certainement pas fin, mais nous restons sur notre faim.

Lundi 5 décembre, le journal *Le Soir* révélait les résultats de l'étude «La Transurbaine» commanditée par le Groupe de Redéploiement Économique du Pays de Liège.

Cette étude de la Transurbaine amène une pierre de plus à l'édifice, mais aussi une réflexion supplémentaire puisque, d'après les résultats, des doutes subsistent sur la pertinence des options choisies pour le tram. Cette Transurbaine préfigure en effet un «axe 2 qui est censé relier le plateau d'Ans à Chênée, en passant par la place Saint-Lambert et les quartiers situés en rive droite de la Meuse».

Cette Transurbaine rejoint évidemment une préoccupation que nous avons et qui a été développée en ces lieux notamment, c'est le fait de desservir des quartiers peuplés, des lieux stratégiques et des sites à haut potentiel de développement identifiés comme tels dans le Plan Urbain de Mobilité.

Je pense que ce nouveau rebondissement, cet élément qui corrobore la position qui était celle d'Écolo avant les élections, et en tout cas en période électorale, mérite que l'on s'y arrête.

Quelle est votre réaction par rapport à celle-ci?

J'en profite pour vous demander où en est le dossier du tram après blocage et reblocage? Peut-on espérer une solution avant la fin de l'année? Je signale que le bourgmestre a déclaré officiellement, et publiquement, au Conseil communal de Liège, qu'il fallait une solution avant fin décembre. Je vous remercie de faire le point sur ce dossier important.

M. le Président. – Merci, Mme Defraigne. Une autre question sur le même sujet devait être jointe, mais Mme Cremasco étant absente, elle est donc retirée.

La parole est à M. le Ministre Henry pour sa réponse.

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

Comme vous le savez, je défends l'idée que le tram ne peut s'appréhender seul. Il déclenchera une réorganisation complète de l'agglomération liégeoise, en termes de mobilité bien sûr, mais également en termes d'aménagement du territoire, dont la marque la plus visible sera la refonte du réseau TEC qui viendra appuyer le lancement du tram.

Il nous faut donc étudier, dès à présent, les possibilités de développement du réseau de tram à Liège et ses impacts en termes de développement territorial.

Fin 2009, le GRE-Liège a confié à un consortium de bureaux d'études coordonnés par le CREAT une étude d'aménagement du territoire intégré autour d'un futur axe de transports en commun et de services publics à déterminer dans la zone comprise entre Ans, voire Bierset, et le boulevard de l'Automobile (la zone dite du «Croissant d'or»). Le coût de cette étude se monte à 433277,00 euros TVAC répartis entre une subvention de 250000 euros de la Région wallonne par le cabinet du Ministre de l'Économie et un financement de 183277 euros de la Ville de Liège.

Cette approche liant développement territorial et structuration du réseau de transport en commun me semble très opportune. Il m'a donc semblé essentiel de contribuer à cette démarche. C'est pourquoi, sur ma proposition, le Gouvernement a décidé le 24 mars 2010 de confier au GRE-Liège un complément à cette étude aux fins:

- de déterminer les modalités de desserte, par modes de transport en commun structurant alternatifs, de la rive droite;
- d'appliquer à ces zones, ainsi qu'aux deux extrémités de l'axe 1, la stratégie et les outils de développement territorial tels que prévus initialement pour le seul axe Ans-Chênée.

Cet avenant, signé le 4 août 2010, s'élève à 139812 euros.

Les 2 volets de l'étude portent donc:

- sur la détermination des scénarios de choix d'itinéraires pour l'axe 2, étendue à la desserte, en rive droite, de la zone située entre Bressoux-Droixhe et le Sart Tilman, ainsi qu'aux modalités de connexion de la zone au réseau structurant.
- sur l'élaboration de *masters plans* pour les zones dans le périmètre d'influence du tram et la mise au point d'outils de politique urbanistique adaptés, étendue aux deux extrémités de l'axe 1, ainsi qu'à la zone de rive droite située entre Droixhe et le Sart Tilman.

L'objectif final étant de disposer à la fois:

- d'une perspective globale à moyen et long

termes de structuration du réseau de transport public sur l'agglomération ;
- d'une stratégie et d'outils de développement territorial couvrant une très large part de la zone la plus urbanisée de l'agglomération de Liège, impliquant 6 communes (Ans, Grâce-Hollogne, Saint-Nicolas, Herstal, Seraing et Liège).

La coordination de cette étude échoit au GRE-Liège et à la SRWT, avec un comité d'accompagnement composé de représentants de la Ville de Liège, des autres communes, du cabinet de mon collègue de l'économie et bien sûr de mon propre cabinet.

Mais contrairement à ce que vous avez pu lire dans la presse, cette étude n'est ni finalisée, ni validée : les bureaux d'études viennent d'entamer le travail sur l'avenant signé en août 2010. Ils sont en retard à ce sujet, il faut bien le reconnaître.

Pour vous faire part de l'état de cette étude, sans trop m'engager puisqu'elle est en cours, elle semble intéressante en termes d'aménagement du territoire, mais il lui faudra encore atterrir, et appliquer un bel outil théorique à la réalité liégeoise. Côté mobilité par contre, le travail à faire reste important, ne serait-ce que pour tenir compte des décisions sur l'axe 1 du tram, qui ont été nombreuses ces six derniers mois.

J'insiste sur le fait que nous nous situons dans une étude stratégique à moyen et long termes : pour utiliser une image, elle indique une direction globale, mais ne nous dit pas de quelle manière arriver, étape après étape, à l'objectif potentiel. On est sur un autre niveau d'étude.

Les informations reprises par la presse sont donc sorties d'une étude qui n'est pas validée parce qu'elle n'est pas encore terminée.

J'en veux pour preuve la plus flagrante cette carte, publiée dans un grand quotidien, tirée de cette étude soi-disant cachée. Regardez-la bien : le tracé de l'axe 1 du tram sur Herstal ? C'est le tracé de base, qui n'a finalement pas été retenu dans les travaux ultérieurs que vous avez d'ailleurs personnellement validé lors du comité de pilotage. Et le dépôt de Bressoux, comme la branche Coronmeuse-Droixhe, ne figure pas sur le plan.

La situation est donc claire :
- soit nous sommes face à une étude prospective qui est déjà dépassée. Et cela ne serait pas très utile ;
- soit nous sommes face à une étude qui n'est pas terminée, c'est évidemment l'option que je considère, comme en atteste cette carte.

J'espère que la réputation d'excellence des bureaux chargés de cette étude vous amènera à me rejoindre dans l'espoir de disposer enfin de la version finale de l'étude Transurbaine qui sera tout à fait utile et pour laquelle nous travaillons avec acharnement.

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

Mme Defraigne (MR). – Même si elle n'a pas pu poser sa question, je voudrais tout d'abord laisser répliquer Mme Cremasco. Je répliquerai ensuite.

M. le Président. – Je ne pense pas que nous puissions changer le règlement de la sorte. Et cela malgré toute l'estime et l'amitié que j'ai pour Mme Cremasco. Je pense que l'on ne peut céder son temps de parole comme cela.

Mme Cremasco (Écolo). – Je suis sortie dans la précipitation pour un arrêt technique et j'ai laissé mon portable ici.

M. le Président. – Je peux être souple. Répliquez, si tout le monde est d'accord, mais cela ne doit pas constituer une jurisprudence.

Mme Cremasco (Écolo). – Merci, Mme Defraigne.

M. Noiret (Écolo). – Monsieur le Président, il y a une solution extrêmement simple qui ne fera pas jurisprudence : il est prévu que dans l'ensemble des questions à l'intérieur d'un même chapitre, tant que le chapitre n'est pas terminé...

M. le Président. – Oui mais les questions sont jumelées dans la numérotation.

M. Noiret (Écolo). – Dans d'autres commissions, on attend effectivement que l'ensemble de ceux qui posent les questions soient présents.

M. le Président. – Ici j'ai 28 questions.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Je salue mes collègues et M. le Président pour leur souplesse. Par ailleurs, j'ai entendu une grande partie de votre réponse, Monsieur le Ministre. Il y a un point que j'ignorais ou qui m'a échappé, c'est que cette étude est en fait une étude qui a été réalisée sur votre proposition. Vous avez rappelé les différentes échéances. Par rapport à cet axe 2, potentiellement, on anticipe un futur axe qui pourrait être celui-là et qui pourrait venir étoffer le réseau éventuellement. C'est bien l'objet de cette étude.

Complémentairement à un premier tracé, comment pourrait-on étoffer l'axe ? Ce que j'aime dans cette étude, c'est son aspect aménagement du territoire. En tout cas de ce que j'ai pu en lire, parce que je n'ai pas eu connaissance, dans sa complétude, de cette étude. Cette étude s'avère, disait le

Bourgmestre de Liège, ni finalisée, ni validée. Vous venez de le confirmer. Je me réjouis que l'on puisse vraiment en prendre connaissance. Par ailleurs, dans ce développement-là, si c'est une étude qui anticipe une offre plus étoffée, j'ai envie de dire que c'est très bien. Autant prévenir que guérir !

Dernier petit élément de réplique : si ma mémoire est bonne et si je connais bien le tracé, c'est un réseau qui serait le réseau BHNS et j'ai pu lire qu'on l'appelait le « pré-tram ». Cela justifierait d'autant plus qu'on étudie d'ores et déjà ce qui pourrait être, dans le futur — si un jour on arrive à dégager des moyens — un second axe du tram.

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

Mme Defraigne (MR). – Cette étude est intéressante et anticipative. Je n'ajouterai pas à ce que Mme Cremasco a dit, et j'y souscris. Simplement, vous n'avez pas répondu sur la question plus générique, et je pense que c'était quand même l'occasion, de faire un point approfondi sur l'état du dossier, Monsieur le Ministre. Votre silence est-il assourdissant et éloquent ?

(Réaction de M. le Ministre Henry)

QUESTION ORALE DE M. WAHL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SUPPRESSION D'ARRÊTS DE TRAINS SUR LA LIGNE 161 BRUXELLES-OTTIGNIES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wahl à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la suppression d'arrêts de trains sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies ».

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

M. Wahl (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le journal *Vers l'avenir* relayait, le 2 décembre dernier, la décision de la SNCB de supprimer certains arrêts en gare le matin et le soir sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies. Cette décision de la SNCB n'est pas due en raison d'un plan d'économie, mais bien en raison de la réalisation de ces travaux.

Cette décision complique singulièrement la situation des navetteurs. On sait que cet axe dans le Brabant wallon vers Bruxelles est un axe extrêmement important. Tout ce qui ne peut pas être pris par les transports en commun se retrouve sur la route et cela ne facilite pas les choses. Il y a une population extrêmement importante qui est concernée par ces difficultés complémentaires.

Les pouvoirs publics locaux ont déjà réagi, ils ont fait part de leur mécontentement et la SNCB a revu légèrement à la baisse, semble-t-il, les différentes décisions prises sur le plan engagé.

Cela s'inscrit, Monsieur le Ministre, dans les difficultés de transport en commun dans une région aussi dense que le Brabant wallon et avec autant de navetteurs qui se rendent tous les jours à Bruxelles et qui en reviennent en fin de journée.

Je vous avais déjà interpellé sur l'absence flagrante de moyens de communication au niveau du TEC en ce qui concerne l'est du Brabant wallon. Je ne vois malheureusement strictement aucune différence. Il faut toujours autant de temps et cela décourage vraiment les gens à prendre les transports en commun.

Je sais bien que dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, évidement, il y a des contraintes techniques, il est clair que l'on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs, et donc à partir du moment où on fait des travaux pour le RER, il y a inévitablement un certain nombre de désagréments qui peuvent en résulter.

Il est quand même important qu'il y ait des mesures alternatives qui puissent être prises, notamment via les TEC de manière à assurer une continuité des possibilités de transport de cette partie de l'est du Brabant wallon, jusqu'à Bruxelles, prioritairement.

Je vous remercie déjà de votre attention.

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. – C'est également via la presse que j'ai récemment appris que la SNCB envisageait, dans le cadre des travaux RER en cours, la suppression d'une série de haltes entre Bruxelles et Ottignies. Je n'ai donc pas été avisé et encore moins consulté sur ces restrictions et je le regrette.

Sur le principe, on peut sans doute comprendre que de telles mesures soient nécessaires afin de permettre la finalisation d'un chantier ferroviaire qui ne cesse de s'éterniser : le projet RER est censé être finalisé pour 2012 et ne pourra en fin de compte aboutir qu'en 2019, d'après les dernières estimations. Sur le plan technique, la suppression temporaire de haltes peut également se comprendre dans la mesure où nous sommes sur l'une des lignes les plus fréquentées de Wallonie et que des circulations à voie unique sont parfois nécessaires. De plus, le gestionnaire de l'infrastructure doit faire face à des

contraintes fortes qui consistent à faire cohabiter, sur une infrastructure, à la capacité dégradée des trains lents et des trains rapides. On est vraiment dans une situation assez difficile.

Si aujourd'hui c'est principalement le Brabant wallon qui souffre de ces suppressions, force est de constater également qu'à terme c'est aussi le Brabant wallon qui pourra bénéficier des futures dessertes RER. Cela ne soulage pas votre peine dans l'immédiat, mais en tout cas on connaît la justification des travaux et des inconvénients qu'ils engendrent.

D'après les informations dont je dispose, il semblerait que les arbitrages sur la suppression de haltes ont été fixés sur la base d'un critère de fréquentation.

En revanche, mon souhait est que ces suppressions soient envisagées pour la période la plus courte possible. À cet effet, je sollicite de mes services qu'ils s'assurent auprès du Groupe SNCB que cela sera bien le cas.

L'idée d'affecter en remplacement de ces suppressions une desserte bus peut paraître intéressante, mais en réalité, d'un point de vue opérationnel, celle-ci n'est que difficilement envisageable. En premier lieu, les dessertes bus ne répondront pas à la demande de desserte rapide vers Bruxelles, ne fut-ce que pour des raisons de congestion du trafic routier dans la capitale. Ensuite, la mise en place de bus créerait des ruptures de charge qui ne feront que rendre plus difficile l'acheminement des usagers. Je plaide pour que nous cherchions, pour les usagers, des solutions alternatives comme celle de favoriser, pour les navetteurs qui auront à souffrir de ces mesures, une formule d'encouragement à recourir au covoiturage vers des gares disposant de parkings SNCB gratuits pour la durée du chantier. Et on peut évidemment avoir cette discussion plus concrètement pour voir les solutions opérationnelles les moins embêtantes pour les navetteurs concernés.

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

M. Wahl (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Monsieur le Ministre, je vais vous avouer être quelque peu déçu par votre réponse, parce qu'à part des intentions, que je ne peux que qualifier de bonnes, il n'y a strictement aucune mesure concrète. Dire que vous allez faire ceci, que l'on va favoriser le covoiturage, ces expériences VAP en Brabant wallon ne fonctionnent pas du tout malgré une implication des pouvoirs publics et locaux ! C'est peut-être malheureux, mais c'est un constat, cela ne fonctionne pas !

Il y a du covoiturage qui se fait avec les parkings de dissuasion qui se trouvent aux entrées d'autoroute. Là effectivement, depuis un certain nombre d'années, cela fonctionne, mais ces parkings sont déjà pleins !

Il n'y a pas la possibilité aujourd'hui d'avoir les alternatives à la problématique du train ou la problématique des bus, si ce n'est la voiture et donc une augmentation du trafic. Même le covoiturage ne permettra pas de résoudre cette situation.

Au rythme où vous semblez vouloir aller, j'ai l'impression qu'on sera en 2019. Effectivement, à ce moment-là, la ligne bénéficiera des nouveaux aménagements voulus du RER, et ce sera une excellente chose pour tous les navetteurs vers Bruxelles, qu'ils soient du Brabant wallon ou d'ailleurs, parce que cela pourra, j'espère, désengorger les accès routiers. En étant toujours très conscient, Monsieur le Ministre, de ce que j'appelle le phénomène — *Not in my backyard* - appliqué à la voiture. Tout le monde souhaite plus de transport en commun pour se retrouver tout seul dans sa voiture et ne pas avoir d'encombrements.

Il y a là aussi tout un état d'esprit et il faut donc qu'il y ait la cadence suffisante.

Ici, cela va compliquer singulièrement la situation des usagers. Je ne comprends pas l'objection que vous formulez en ce qui concerne la mise en œuvre de bus complémentaires pour aller vers Bruxelles. Il existe la bande de roulage sur la E411 qui permet de résoudre déjà pas mal cette situation-là.

En ce qui concerne les problèmes de rupture de charges, je dois vous avouer que je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire. Je constate simplement qu'il y aura moins de transport en commun, moins de possibilités pour les usagers, que donc un certain nombre d'usagers vont devoir se rendre à leur travail et revenir de celui-ci à nouveau par le moyen classique qui est la voiture, avec toutes les conséquences que l'on connaît au niveau environnement, au niveau embouteillage, au niveau retard, au niveau économique.

Je ne suis pas sûr que les usagers soient particulièrement rassurés par la réponse que vous avez apportée à ma question. Je vous en remercie néanmoins.

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

HANDICAPÉS TRAVERSANT LA FRONTIÈRE LINGUISTIQUE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le transport scolaire d'enfants handicapés traversant la frontière linguistique ».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai été alerté la semaine dernière, par un parent d'élève et la directrice d'une école spécialisée de Lessines, d'une mauvaise surprise : un enfant est resté au domicile, attendant en vain le transport habituel qui devait le mener dans son école spécialisée. Et ce, sans d'ailleurs qu'aucune explication n'ait été donnée au préalable. Après questionnement de la directrice et des parents, il s'est avéré que des instructions avaient été données au chauffeur de bus pour ne plus aller chercher l'enfant qui habite en Flandre et qui passe chaque jour la frontière linguistique pour se rendre à l'école de la commune la plus proche.

La sagacité, l'intelligence et la persuasion de la directrice ont fait en sorte que cette mesure a été rétablie. Aujourd'hui, cet enfant est retransporté vers la Wallonie. En même temps, la directrice a appris que l'administration comptait appliquer la mesure de manière complète sur l'ensemble de la frontière linguistique à partir de 2012-2013, et ce, conformément à une circulaire qui organise le transport scolaire. Il y est clairement prévu que « pour l'élève domicilié en région flamande, le droit au transport est accordé vers l'école la plus proche et est assuré par celle-ci à partir de la frontière linguistique ».

Ce n'est pas la première fois qu'un tel problème surgit. Je l'ai vécu il y a quelques années, en 1996, à l'époque où M. Lebrun était ministre. Le problème avait été réglé assez rapidement.

Entendons-nous bien : ce que l'on veut faire appliquer à des enfants moins valides, c'est ce qui se passe déjà pour des enfants qui ne sont pas moins valides. On a évidemment affaire ici à des enfants qui sont plus fragilisés. Vous savez qu'en Flandre, il n'y a pas d'enseignement francophone pour les moins valides. On est donc dans une complexité importante. Rien que sur les quelques écoles spécialisées qui sont francophones autour de Renaix, j'ai comptabilisé plus de 66 enfants qui bénéficient de ce transport scolaire.

Mes questions sont les suivantes : l'administration appliquera-t-elle cette circulaire à la lettre à partir de septembre 2012 ? S'imagine-t-on bien l'absurdité de la chose ? Aller chercher à la frontière linguistique — qui n'existe pas — ces enfants, est-ce vraiment ce que l'on veut ? Peut-on leur demander d'avoir un *checkpoint* à un endroit précis pour les amener dans les écoles francophones ? Celles-ci sont d'ailleurs les seules qu'ils peuvent fréquenter.

Généralement, leur handicap ne leur permet pas d'aller jusqu'à maîtriser deux ou trois langues. On ne va pas encore leur demander cet effort-là en plus.

Est-ce réellement là l'intention ou bien M. le Ministre, comprenant la situation à la fois sur le plan humain et pratique, fera-t-il en sorte que cette circulaire qui n'a pas été appliquée continue à ne pas l'être ? Je l'ai vérifiée, on retrouve cette phrase dans toutes les circulaires d'année en année, ce n'est donc pas nouveau. Continuera-t-on à faire comme on l'a toujours fait auparavant, c'est-à-dire de ne pas appliquer ce paragraphe de la circulaire dans l'intérêt même des enfants, des parents, mais aussi je pense des enseignants qui les encadrent ?

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. – Tout d'abord, il est utile de rappeler que le décret du 1er avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires est applicable sur le territoire de la Région wallonne à l'exception du chapitre consacré au transport scolaire qui lui s'applique de manière plus restrictive au territoire de la région wallonne de langue française, et ce, conformément aux accords intra-francophones de 1993, par lesquels la Communauté française a transféré à la Région wallonne et à la Région de Bruxelles-Capitale — à la Commission communautaire française — certaines compétences dont notamment le transport scolaire.

Dans la même logique, la directive annuelle à destination des pouvoirs organisateurs et chefs d'établissements scolaires, mettant en œuvre les dispositions relatives au transport scolaire de ce décret, prévoit depuis l'année scolaire 2006-2007 que pour tout élève domicilié en région flamande, le droit au transport scolaire est accordé vers l'école la plus proche en fonction du domicile, du caractère, de l'orientation d'études et est assuré vers celle-ci à partir de la frontière linguistique. Il n'y a donc pas de nouvelles règles de ce point de vue-là.

Concernant les élèves domiciliés en Région flamande, il n'existe en réalité pas de droit spécifique, ces derniers étant soumis à la réglementation propre de cette région.

En revanche, pour les élèves domiciliés dans des communes à facilités, la loi du 30 juillet 1963 concernant le régime linguistique dans l'enseignement confère aux parents des élèves inscrits dans l'enseignement fondamental, les droits définis à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959.

En d'autres termes, si les conditions particulières sont respectées, ces élèves sont en droit de revendiquer une école de libre choix à une distance raisonnable et donc, le cas échéant, de pouvoir fréquenter une telle école sur le territoire de la Communauté française, donc en Wallonie ou à Bruxelles.

Toutefois, ce régime particulier des élèves habitant dans les communes à facilités ne doit pas être assimilé au régime prévu par le décret de 2004 qui ne s'applique que sur le territoire wallon de langue française. La législation organise donc le transport scolaire vers les établissements situés sur la région de langue française et non pas au-delà de nos frontières. Cette situation s'applique également vis-à-vis des élèves de l'enseignement spécialisé provenant par exemple de France et qui fréquentent les écoles wallonnes. Je parle ici d'un point de vue strictement juridique. Il y a différentes situations qui se posent aux frontières.

Il n'est donc pas question ici de refuser la prise en charge des élèves qui habiteraient dans les communes à facilités, mais plutôt d'organiser la prise en charge sur le territoire wallon comme nous y contraint la législation. D'autre part, une prise en charge des élèves au-delà de l'aire de compétence territoriale de la région supposerait que les sociétés d'exploitation disposent, ce qui n'est pas mince non plus, de toutes les autorisations utiles pour pouvoir rouler, circuler en Région flamande.

Voilà la réponse à vos différentes questions sur un point épineux, il est vrai, vu la complexité de notre structure belge.

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

M. Crucke (MR). – Pour être tout à fait en conformité avec l'histoire, j'ai retrouvé la date des articles. C'était en 1998.

(Réaction de M. le Président)

J'ai l'article ici. Cela nous permet évidemment de remettre les pendules à l'heure.

Monsieur le Ministre, je ne suis pas satisfait de votre réponse qui est conforme à l'état de la législation. Là-dessus, je n'ai pas de reproche à vous faire.

La grande différence entre ce qui vient de se passer et le passé, c'est qu'à l'époque on se trouvait face à une mesure impulsée par le bourgmestre socialiste de Renaix, un flamingant de premier ordre — croyez-moi, cela peut encore exister aussi de ce côté de la frontière linguistique — et qui avait décidé que les bus, conformément à la législation que vous avez rappelée, ne pourraient plus s'arrêter sur le territoire flamand. Ils pouvaient le traverser — absurdité complète — mais pas s'y arrêter. À l'époque, c'était donc bien une mesure initiée par un bourgmestre flamand et flamingant.

Aujourd'hui, cette demande ne provient pas de la Flandre, mais bien de l'administration wallonne qui, par excès de zèle, applique cette mesure.

Je ne peux pas l'accepter. Cela sacrifie les enfants. Quel que soit l'état de la législation. Depuis 2006, vous l'avez répété tout à l'heure, c'est dans la circulaire et on ne l'applique pas. Si l'on en vient à l'appliquer aujourd'hui, vous n'imaginez pas ce que cela va amener comme catastrophe avec des enfants qui ont besoin d'autre chose.

Je vous demande de faire appliquer non pas la législation, mais le bon sens. En sus, Renaix est une commune à facilité. Et l'on sait très bien ce que cela veut dire pour un certain nombre de Flamands : les communes à facilités, au plus vite elles disparaissent, au mieux ils se porteront.

Il y a encore des gens qui n'ont rien à voir avec les problèmes linguistiques, les problèmes communautaires, et qui malheureusement en vivent, quand je dis « en vivent », c'est qu'ils en souffrent tous les jours.

Je vous demande donc de prendre contact avec votre collègue flamand de manière à éviter qu'il y ait une sanction qui tombe sur des enfants qui sont les enfants les plus faibles de la société et qui ne méritent pas qu'on s'acharne sur eux pour des bêtises de ce genre-là. On ne voit cela que dans ce pays. Il faut croire qu'on était né pour quelque chose ici !

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET ELSA ET L'AVIS DÉFAVORABLE DE L'AUDITORAT DU CONSEIL D'ÉTAT »

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 « le projet Elsa et l'avis défavorable de l'auditorat du Conseil d'État ».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le projet Elsa est un projet éolien envisagé avec IDETA à Ghislenghien. Ce projet comportait à l'origine neuf éoliennes. En 2010, le Conseil d'État a annulé le permis unique que vous aviez délivré. Qu'à cela ne tienne, un nouveau permis sera accordé quelque

temps plus tard, mais ne comportera plus que sept machines. À nouveau, le Conseil d'État annule ce permis.

En juin dernier, après avoir apporté un complément à l'étude d'incidences et organisé une nouvelle enquête publique, IDETA a obtenu que vous lui accordiez un nouveau permis limité cette fois à quatre éoliennes. Celui-ci risque fort d'être annulé à son tour puisque c'est ce que recommande l'auditorat du Conseil d'État qui, on le sait, est suivi dans la très grande majorité des cas.

Quels sont les arguments développés par le Conseil d'État pour casser systématiquement ces permis ? Ce projet a-t-il, selon vous, une chance d'aboutir ?

Au-delà de cette question sur l'avenir de ce projet, ces décisions semblent mettre en cause l'avenir de l'éolien en Wallonie. L'objectif ambitieux de production d'énergie éolienne de 4 500 gigawattheures d'ici 2020 que s'est fixé le gouvernement a-t-il des chances d'être atteint dans de telles circonstances ? Se trouvera-t-il beaucoup d'investisseurs pour développer l'éolien quand de telles complications sont possibles ? Un troisième permis refusé par le Conseil d'État pose immanquablement la question de la manière dont ces permis sont octroyés. Plus que jamais le cadre décrétale que vous nous avez promis apparaît extrêmement nécessaire.

Si vous me le permettez, Monsieur le Ministre, je vais rajouter un élément qui ne se trouve pas dans ma question, mais qui relève de l'actualité toute proche.

Je soutiens sur Estaimpuis un projet éolien de six éoliennes qui n'avait soulevé aucune animosité, ni aucune levée de bouclier. Depuis quelques semaines, des personnes incitent à s'opposer à ce projet, « Vent de raison » entre autre, plus quelques personnes qui disposent de pas mal d'argent puisqu'elles ont installé un *call center*, ont envoyé 4 500 communications téléphoniques, 6 600 toutes-boîtes en papier glacé de grande qualité, loué un château et organisé une réception pour accueillir les 300 invités qui étaient là pour se battre contre ce projet.

Je pense que ce cadre éolien permettrait de clarifier des situations puisqu'on risque, en Wallonie, d'avoir ce genre de manifestation qui se propage et qui amène non pas du vent, mais de l'eau au moulin des détracteurs.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je ne vais pas refaire ici l'historique de ce dossier que vous maitrisez visiblement déjà fort bien.

S'agissant de l'état actuel du contentieux, l'auditeur du Conseil d'État a rendu un rapport concluant à l'annulation de l'arrêté ministériel du 14 juin 2011 octroyant un permis unique à IDETA pour la construction et l'exploitation d'un parc de quatre éoliennes.

Le permis unique motive le faible impact des nuisances sonores sur la base du complément d'étude d'incidences, le choix du modèle Enercon E-82 et la suppression des autres éoliennes. Or, l'auditeur du Conseil d'État estime que ces éléments ne sont pas suffisants. Je ne peux qu'en prendre acte à ce stade. Bien évidemment, j'attends l'arrêt définitif avant de tirer une quelconque conclusion sur ce dossier.

D'une manière générale, je partage votre préoccupation en ce qui concerne l'opposition locale qui entoure pratiquement chaque projet éolien et le contentieux croissant qui se développe au sujet de ces projets alors qu'ils doivent permettre à la Wallonie d'accroître sa production d'énergies renouvelables.

Je me réjouis bien sûr de votre enthousiasme en ce qui concerne le futur décret éolien sur lequel mon cabinet travaille actuellement dans la foulée de la décision du gouvernement d'il y a quelques mois. Les mécanismes de définition des lots associés à un productible à atteindre, de sélection des projets et de participation accrue des citoyens — ce qui ne me paraît pas le moins important dans ces projets — contribueront fondamentalement à une meilleure acceptation de ceux-ci.

Je pense comme vous que le nouveau système est à la fois une nécessite en termes d'outils juridiques, mais aussi de capacité de conviction et d'implication des citoyens par rapport à effectivement des campagnes d'opposition pouvant être menées et qui sont un peu démesurées, comme vous l'avez décrit dans votre question.

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

M. Senesael (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses, pour votre implication, mais je pense que le temps travaille contre nous dans ce dossier.

Je plaide avec conviction pour qu'on avance de manière rapide et non pas précipitée, parce que si l'on veut que les objectifs soient atteints dans les temps qui ont été décidés, il faut vraiment mettre une pression plus forte pour arriver à ce décret, à ce cadastre.

Je partage votre point de vue de la participation citoyenne. Les citoyens ne demandent que cela,

s'investir dans l'éolien participatif et voir que les énergies renouvelables sont un complément et un moyen d'information important. Mais il faut que l'on puisse avancer. Là, c'est vous qui avez en mains les différents bouliers compteurs.

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE L'ASBL SANS LOGIS À LIÈGE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le projet de l'ASBL Sans logis à Liège ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, fin du mois de novembre, l'ensemble de la presse liégeoise s'est émerveillée et appelait le projet « le miracle de Noël » puisqu'un généreux donateur se proposait de financer les travaux du futur bâtiment de l'ASBL « Sans logis » pour un montant de trois millions d'euros.

On connaît cette ASBL active depuis 56 ans et qui accueille les sans-abri et les personnes en difficultés. Il semble que le projet, tel qu'il est proposé par le généreux donateur, ou faut-il l'appeler le promoteur, ne reçoive pas de la part d'un certain nombre de riverains, d'écho nécessairement positif et enthousiaste.

Apparemment, l'intention est évidemment bonne, mais la réalisation pose un certain nombre de questions. Il s'agit d'un bâtiment central avec 64 lits d'accueil, une cafétéria sociale, une salle à manger, une salle de lecture, un local pour les éducateurs, avec un pavillon de trois nivaux, six appartements et également un parking de 27 emplacements pour lequel une dérogation au CWATUPE a été demandée.

Nous sommes quelques parlementaires à avoir été contactés par des riverains qui ont le sentiment de ne pas être écoutés et entendus. Le collège communal n'a pas rendu un avis clair, laissant la patate chaude au fonctionnaire délégué et lui laissant toute marge de manœuvre.

On a annoncé des recours, ce qui serait évidemment dommage en soi. Car si le projet comporte un fondement intéressant, c'est sa réalisation qui pose question. Il y a peut-être moyen de trouver des solutions préventives pour concilier les points de vues.

Je souhaitais vous interroger sur deux aspects.

D'une part, l'article 127 du CWATUPE qui met les instances communales en retrait, peut-il être invoqué pour une construction dont une partie fait l'objet d'une vente au privé ? Cette vente privée est-elle assimilable à une promotion immobilière ? S'il y a deux immeubles clairement distincts, qui font l'objet d'affectation et dont l'une d'elles ne répond pas clairement aux objectifs d'utilité publique, ne doit-il pas y avoir dans pareil cas deux permis séparés, donc deux procédures qui mèneraient leur vie autonome ?

Quant au parking, ce serait une installation de parking en zone verte. C'est normalement soumis au Code wallon des eaux, il y a des obligations : les revêtements hydrocarbonés et les séparateurs d'eaux usées.

Ce code s'applique dès que le nombre d'emplacements est supérieur à 20. Il y a 19 places d'un côté, et 8 de l'autre. Il semble que cette séparation soit un peu une vision de l'esprit, un saucissonnage artificiel, puisqu'il n'y a que quelques mètres qui les séparent. Je ne dis pas que cela a été fait exprès, mais on est à moins de 20 emplacements prévus par le code.

Ce genre d'astuce peut-il être contré ? Ne faudrait-il pas revoir le code pour éviter ce genre de contournement de l'esprit de la loi, et donc, du décret ?

Monsieur le Ministre, je souhaiterais connaître votre sentiment quant au plan de l'aménagement du territoire. Quant au projet, y a-t-il moyen de sauver les choses, de trouver un équilibre et une harmonie entre ce qui est proposé et les souhaits des riverains qui ont envie d'une mixité sociale et d'un respect de l'urbanisme ?

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

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

L'assertion selon laquelle le fonctionnaire délégué ne se préoccupe que des aspects architecturaux et urbanistiques, et pas de la vie dans le quartier, des projets et des habitants, me paraît assez méprisante et révélatrice d'une certaine méconnaissance des procédures et du travail du fonctionnaire délégué concerné.

C'est pourquoi, avant de répondre de manière précise à ces deux questions, à savoir le recours à l'article 127 et la réalisation de 27 emplacements de

parking en zone verte, je tiens à recadrer la procédure telle qu'elle s'est déroulée.

La demande de permis d'urbanisme a été déposée en juin 2011 et a fait l'objet d'une enquête publique du 5 juillet au 22 août, soit une période largement supérieure aux 15 jours minimum, eu égard à la suspension estivale.

Cette enquête a suscité de nombreuses réactions du voisinage, soit sous forme de critiques, soit en mettant en exergue des zones d'ombre dans le dossier.

Ces observations portent sur l'impact du projet sur les propriétés riveraines au niveau de la tranquillité et la qualité du cadre de vie, l'architecture du projet, les erreurs dans le dossier, l'absence de concertation avec le quartier, les servitudes, *et cætera*.

Suite à cette première enquête, le collège communal a émis le 2 septembre 2011 un avis réservé sur le projet en constatant les multiples remarques ou imprécisions du dossier.

En pleine concertation avec le collège, le fonctionnaire délégué a estimé que le projet devait être amendé et précisé de manière à rencontrer au mieux les observations et répondre aux inquiétudes des riverains.

Alors qu'il aurait pu prendre une décision directement, le fonctionnaire délégué a préféré recourir à la procédure de plans modifiés. Il a également suggéré au maître d'ouvrage de renouer les contacts avec le quartier en prenant l'initiative d'une séance d'information volontaire. Cette réunion a été organisée librement, en début octobre et sur base d'un projet amendé, à savoir la réduction des parkings, la réduction d'un niveau du bâtiment en intérieur d'îlot et d'un rapport précis et fouillé sur les paramètres du projet et de l'aménagement des abords.

Le projet et ses annexes ont fait l'objet d'un accusé de réception le 21 octobre dernier, transmis au collège communal pour l'organisation d'une seconde enquête publique.

Au vu de ces différentes démarches, on peut difficilement prétendre que l'instruction est ici caractérisée par un manque de préoccupation des habitants du quartier et de leurs informations.

Actuellement, l'enquête publique est clôturée. Le fonctionnaire délégué attend un nouveau rapport du collège communal dont le délai expire le 2 janvier 2012.

En ce qui concerne l'application de l'article 127 du code, il y a lieu de relever que le projet prévoit, après démolition des immeubles existants le long de la rue Saint-Laurent, la construction d'un nouvel immeuble pour l'ASBL « Les Sans Logis » et, en intérieur d'îlot, une maison regroupant six logements pour « Habitat-Service », ASBL associée aux « Sans Logis » et qui met à disposition des familles les plus démunies, des logements à loyer modéré.

Il est manifeste que les deux volets du projet correspondent bien à la notion de construction ou d'équipement communautaire au sens de l'article 127 §1er, 7°.

Affirmer que l'immeuble de logements en intérieur d'îlot peut être assimilé à une promotion commerciale est sans fondement alors que les deux ASBL en sont les initiatrices.

Mme Defraigne (MR). – Je n'ai pas dit commerciale, j'ai dit immobilière, ce n'est pas la même chose.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – J'en prends note.

Quant aux parkings, votre raisonnement est fondé sur une méprise puisque ces derniers se situent en zone d'habitat au plan de secteur.

Enfin, en tant qu'autorité de recours, il ne m'appartient pas de prononcer sur le projet à ce stade de la procédure. Je constate toutefois que les procédures sont respectées, qu'il y a bien une préoccupation à l'égard des riverains et que le collège communal n'est pas écarté du processus de décision. Pour le reste, je verrai la suite des événements.

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

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Ministre, je n'ai aucun mépris pour le fonctionnaire délégué, ne vous méprenez pas. C'est du discours indirect et je traduis ici la pensée exprimée par un certain nombre de gens qui envisage les recours. Il ne s'agit pas d'une opinion personnelle.

Je prends note que vous dites que l'article 127 est d'application. C'est en zone d'habitat et vous semblez défendre le projet. Je crois qu'il faudra voir son évolution. Si la procédure a été respectée, dont acté et chacun se déterminera et agira comme de droit. Je pense qu'il faut essayer de trouver une formule qui soit un point d'équilibre et d'harmonie.

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PERMIS DU TRILOGIPORT »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «le permis du Trilogiport».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le mercredi 16 novembre 2011, j'interrogeais votre collègue des travaux publics sur «les nouveaux recours contre le Trilogiport».

Je fus assez stupéfaite lorsque celui-ci m'a répondu ce qui suit: «Sur la délivrance du permis lui-même, j'ai été informé par voie de presse (...) J'ai donc été étonné que les informations qui concernaient le permis et l'ensemble de ces éléments-là n'aient pas été portés à la connaissance (...) de la *task force*.» Deux autres éléments ont été pointés par votre collègue : l'élément délai et l'élément impact budgétaire.

Nous voici au cœur du débat puisque, apparemment, deux recours au Conseil d'État ont été déposés contre le permis de la plate-forme logistique. Je me souviens vous avoir interrogé fin octobre à propos de ce fameux article 8 du permis. Vous m'aviez alors dit que ce permis constituait un équilibre entre les souhaits des riverains et les impératifs économiques et qu'il apaisait les différentes craintes. Apparemment, il n'en est rien puisqu'il y a deux recours déposés au Conseil d'État et d'autre part, il est invoqué le fait que le budget serait dépassé de 15 millions d'euros.

La DGO2 juge l'impact budgétaire préoccupant. Selon elle, la plate-forme logistique représente un investissement public de 45 millions d'euros contre un apport privé 110 millions, auxquels il faut ajouter le surplus de 15 millions d'euros qui devrait permettre la création de quelque 2 000 emplois.

De plus, une plainte serait déposée à l'Europe.

Alors, je voulais connaître votre point de vue.

Vous allez me dire qu'on va répondre au recours au Conseil d'État, et suivre la procédure. Il y a apparemment une procédure en suspension qui est déposée parallèlement à l'annulation. Je voudrais savoir où en est cette procédure de suspension?

Est-ce susceptible d'être plaidé dans les jours à venir ? Quels sont vos espoirs ? Comment réagissez-vous à ces assertions selon lesquelles on dit que vous n'aviez pas la compétence pour délivrer le permis ?

Je souhaiterais que vous puissiez faire le point sur la délivrance de ce permis dans ce dossier et sur le point de vue de votre collègue. L'impression est qu'il n'y a pas de cohérence au sein du gouvernement, ni d'accord sur ce qu'il convient de faire ou non dans ce dossier.

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

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

Je tiens tout d'abord à souligner et à rappeler le soutien que j'ai reçu des autorités portuaires liégeoises et des investisseurs privés du projet. Tous ont exprimé une satisfaction de voir ce permis délivré conformément aux délais préalablement annoncés et avant l'échéance formelle de décision.

Les craintes relayées par la presse ont rapidement été identifiées comme non-fondées.

En ce qui concerne les délais d'exécution des travaux, ma décision ne vient en rien perturber un calendrier d'ores et déjà fort controversé par plusieurs années de palabres autour de ce dossier. Ceci a d'ailleurs été confirmé en *task force* Trilogiport qui s'est réunie depuis. Le calendrier FEDER est très serré, la *task force* a d'ailleurs permis de rappeler à l'ensemble des acteurs concernés l'importance de ne pas manquer les échéances.

Il appartient maintenant à mon collègue des infrastructures et à son administration, ou à tout le moins à son successeur, de veiller à respecter chacune des échéances.

En ce qui concerne le contenu de ce permis et son impact budgétaire. Comme j'ai déjà pu le souligner et au risque de me répéter, le projet Trilogiport constitue un projet global, ce que n'avait pas manqué de soulever le Conseil d'État dans une première mouture du projet.

Traduisant pleinement l'esprit de l'article 1er du CWATUPE, le permis est l'expression d'un arbitrage entre bon nombre de préoccupations économiques, bien entendu, mais aussi environnementales, énergétiques ou de mobilité.

Les conditions dont il est assorti sont donc la directe traduction du rôle de garant de la gestion qualitative du cadre de vie des populations, assigné par le code aux autorités publiques régionales. Il n'est dès lors pas a priori rédhibitoire qu'un permis entraîne des contraintes supplémentaires à charge d'un demandeur par rapport à ce qu'il escomptait initialement lors du dépôt de son dossier.

Certaines conditions relèvent d'une volonté de connecter le site aux modes doux, tel que le prévoit la DPR. Envisager des alternatives à la voiture dans les accès à un projet de cette ampleur, c'est s'inscrire durablement dans le XXIème siècle. Je pense que lorsqu'il y a construction de nouvelles infrastructures, il faut à tout le moins y impliquer les modes doux. Il est clair que les rajouter par la suite est toujours plus problématique et coûteux.

Des outils préexistent et doivent être valorisés : le RAVeL, la gare SNCB. Il paraissait de bon ton de vouloir s'assurer de leur opérationnalisation.

Enfin, les autres charges budgétaires imputables à ma décision relèvent d'une volonté de pallier à des manquements avérés dans le projet déposé à l'instruction. Il s'agit essentiellement de dispositifs anti-bruits ou paysagers permettant d'assurer aux riverains une certaine quiétude lors de l'exploitation du site.

Très clairement, bon nombre de conditions ont été discutées en *task force*. Cet organe de concertation m'a permis de mesurer les attentes des uns et des autres par rapport à des options lacunaires du dossier de demande. La *task force* n'avait toutefois pas pour objectif de prendre position sur la mise en œuvre de ma compétence d'octroi du permis. L'impact budgétaire de ma décision est, in fine, très minime au regard de l'impact budgétaire des différentes réorientations qu'il a pu subir et, corollairement, de son long parcours politico-administratif.

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

Mme Defraigne (MR). – Monsieur le Ministre, vous n'êtes pas en accord avec votre collègue M. le Ministre Lutgen, c'est le moins qu'on puisse dire. On verra si vous le serez plus avec son successeur. Cela pose évidemment question. Je vous vois confiant sur les recours. Vous n'avez pas précisé à quel stade de la requête en suspension nous sommes. Cela va-t-il être plaidé ou l'est-ce déjà ? Pouvez-vous me renseigner ?

J'avais posé la question à votre collègue il y a un mois car à l'époque, il y avait des menaces de recours. Apparemment ces menaces sont mises à exécution et les recours sont effectifs. J'avais demandé qu'on me tienne au courant du suivi de la procédure et éventuellement qu'on me communique les actes concernés. Cela m'intéresse de savoir quels sont les moyens soulevés. Si décision de suspension il y a, on l'apprendra certainement par la presse. Mais cela risquerait d'être assez difficile à gérer en termes de calendrier et de fonds européens. Lorsqu'il m'a répondu, votre collègue avait nettement insisté sur la difficulté de tenir le calendrier et d'être dans les temps pour les fonds européens. Si par malheur pour le dossier, on avait une suspension, cela remettrait les choses en cause très fortement. Et cela ferait l'objet d'un débat, cela vaudrait la peine, je ne sais pas si vos services peuvent m'informer, m'envoyer par courriel de l'état de la procédure. Le cas échéant, soit on y revient par question, soit vous vous engagez à revenir spontanément. C'est quand même un dossier très important.

M. le Président. – Exceptionnellement, Monsieur le Ministre, car c'était une réplique.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président. Je n'ai pas de problème à répondre à votre question, Madame Defraigne, simplement, vous ne me l'aviez pas posée. Je n'ai pas d'éléments récents sur l'état précis de la procédure, mais je n'ai pas de problème à vous les communiquer ultérieurement.

Mme Defraigne (MR). – En fait, ma question était reportée de la fois précédente, mais il y a eu un élément nouveau qui est l'effectivité des recours.

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ZONES DE PARC SITUÉES ENTRE DEUX ZONES FORESTIÈRES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les zones de parc situées entre deux zones forestières ».

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

M. Binon (MR). – Monsieur le président, Monsieur le Ministre, chers collègues, l'article 2 du nouveau Code forestier précise le champ d'application des zones de parc situées entre deux zones forestières quant aux bois, forêts et assimilés, mais exclut notamment les bois et forêts situés en zone de parc au Plan de secteur.

L'article 13 à 29 prévoit les règlements qui régissent la circulation du public dans les bois et forêts. J'en passe l'énumération de la liste. Les zones de parc, quant à elles, dépendent du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du patrimoine. C'est l'article 39 qui les définit comme espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère dans lequel ne sont autorisés que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement. D'autres actes sont cependant possibles sous certaines conditions,

notamment quand un PCA ou un RUE sont entrés en vigueur dans une commune.

Le gouvernement peut aussi arrêter la liste des actes et travaux qui peuvent être réalisés en zone de parc ainsi que le pourcentage de la superficie de la zone qui peut être concernée par ces travaux. Il faut cependant reconnaître que, à la différence des zones forestières, on ne trouve nulle part une liste clairement établie des actes qu'il est possible de poser en zone de parc.

En réponse à une question de mon collègue, Michel Lebrun, qui portait sur les activités sportives et récréatives, en zone de parc, vous précisiez que : « Les activités récréatives et sportives sont en tout cas incompatibles avec cette affectation lorsqu'elles mettent en péril la destination de la zone de parc » et vous ajoutiez pour conclure que : « La zone de parc doit rester principalement cet espace vert ordonné dans un souci d'esthétique paysagère ».

Rassurez-vous Monsieur le Ministre, j'aurais assez tendance à partager avec vous cette vision des choses, d'où ma question d'ailleurs. J'envisage ici les quelques zones de parcs boisés en Région wallonne qui sont prises en sandwich entre deux zones forestières. Les règles de circulation et d'appropriation de ces espaces sont très différentes et notamment en matière d'activités sportives et motorisées.

Le problème est qu'il est bien souvent impossible pour l'usager de faire en toute bonne foi la différence sur le terrain entre la zone forestière et la zone de parc boisée et/ou, quand cette différence est possible, il est parfois impossible d'éviter la zone de parc pour passer d'une zone forestière à l'autre.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre.

Pensez-vous possible d'envisager un régime différent pour les zones de parc en dehors des zones forestières et celles se trouvant entre deux zones forestières ?

Pouvez-vous me préciser combien de zones de parc sont prises entre deux zones forestières au point de se confondre avec ces dernières ?

Existe-t-il des moyens que ce soit une signalétique ou une brochure qui permettent aux usagers de distinguer qu'ils passent d'une zone à l'autre ?

Existe-t-il des « couloirs » permettant de passer d'une zone forestière à l'autre sans perturber la zone de parc ainsi traversée ?

Quelles mesures seriez-vous prêt à prendre pour que les obligations en vigueur dans chaque type de zones soient respectées ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La question est posée en relation avec les règles de circulation du public dans les bois et forêts.

L'article 2 du décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier est clair et dispose notamment que le Code forestier ne s'applique pas *« aux bois et forêts situés en zone de parc, en zone d'habitat* ou *en zone d'habitat* à *caractère rural au plan de secteur »*.

Les règles de circulation dans les bois et forêts sont quant à elles édictées aux articles 13 à 29 du décret et ont été précisées dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à l'entrée en vigueur et à l'exécution du décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier.

Ces matières relèvent donc bien des compétences de M. le Ministre Lutgen. C'est en effet le Code forestier et son arrêté d'application qui prévoient des dispositions dans ce domaine et notamment la représentation du balisage.

Monsieur le Député, vous faites référence à la circulation « en zone de parc » sur des routes ou sur des chemins repris à l'Atlas des chemins vicinaux. La circulation sur ces voiries ne relève, à mon sens, pas non plus de mes compétences.

Quant à un lien avec les dispositions du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, il me paraît nécessaire de confirmer que la zone de parc doit rester principalement destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. En conséquence, de ne pas donner de portée différente à la destination des zones de parc telle que fixée par l'article 39 du CWATUPE en fonction de leur voisinage et de leur mode d'occupation du sol, boisé ou non.

Quant à l'existence de *« couloirs permettant de passer d'une zone forestière* à *l'autre sans perturber la zone de parc ainsi traversée »*, il convient, dans le droit fil de ce qui précède, d'insister sur le fait que les zones de parc doivent privilégier l'accès et la circulation des usagers faibles — cette matière ne relève pas non plus du CWATUPE. Il y a dès lors plutôt lieu de prôner, au sein des zones forestières, l'utilisation de dispositifs pour dissuader les intrusions de véhicules à moteur dans les zones de parc que d'y créer des couloirs en permettant la traversée.

En ce qui concerne les *« mesures* à *prendre pour que les obligations en vigueur dans chaque type de zone soient respectées »*, on peut faire référence à la portée des plans d'aménagement qui ont pour

vocation de déterminer l'affectation des différentes parties du territoire et leur utilisation et d'interdire un usage foncier contraire à ces affectations. Différents agents relevant de compétences différentes sont habilités à constater les infractions. Plus matériellement, on peut évoquer, comme ci-dessus, l'utilisation de dispositifs pour dissuader les intrusions de véhicules à moteur dans les zones de parc, mais ceci me paraît relever de l'aménagement interne aux zones soumises au Code forestier et être de la responsabilité de leur gestionnaire.

Enfin, il n'est pas possible de répondre rapidement à la deuxième question, qui demande de « préciser combien de zones de parc sont prises entre deux zones forestières au point de se confondre avec cette dernière ». La réponse à votre préoccupation demanderait des investigations complémentaires à la seule consultation du plan de secteur : croisement d'une situation de fait particulièrement à jour, cadastre des propriétés soumises au régime forestier, cadastre des chemins balisés suivant le Code forestier, recensement des voiries accessibles au public en zone de parc et des plans de secteur, voire également d'autres données. On peut d'ailleurs s'interroger sur l'intérêt de ces investigations en fonction des éléments de réponse apportés ci-dessus.

En conclusion, j'estime qu'il n'y a pas lieu d'envisager d'élargir la fréquentation des zones de parc aux véhicules motorisés.

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

M. Binon (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous ne voyez pas l'importance de l'utilité de faire ce cadastre. Je pense qu'ils ont vraiment beaucoup de problèmes au niveau de la DNF quand ils ont une zone de parc qui est vraiment prise dans une zone forestière, entre deux zones forestières, où quelque part c'est impossible de le voir. Quand on survole en hélicoptère ou que l'on traverse en vélo ou à pied, on ne voit pas la différence entre une zone de parc et une zone forestière. Donc, les services de la DNF ont vraiment un problème, et c'est cela qu'il faudrait savoir, si c'est un cas unique.

J'ai un cas précis dans l'arrondissement de Thuin. Il faudrait voir s'il s'agit vraiment d'un cas isolé parce qu'alors il faut revoir le problème parce qu'au niveau de la DNF ils ont vraiment de gros problèmes quant à sa gestion.

Cette question ne visait à piéger personne, mais il serait intéressant de savoir s'il y a beaucoup de zones de parc coincées entre deux zones forestières et voir s'il n'y a pas des choses à faire et quelles mesures vous pourriez envisager dans cette situation. Je vous propose de revenir avec un cas plus précis pour vraiment montrer de quoi il s'agit. Mais vous n'êtes pas là pour faire du sous-localisme, mais ici c'est important au niveau de la gestion de la DNF.

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉLAI DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT WALLON EN CAS DE RECOURS PAR LE DEMANDEUR POUR UN PERMIS DE RÉGULARISATION EN MATIÈRE URBANISTIQUE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le délai de réponse du Gouvernement wallon en cas de recours par le demandeur pour un permis de régularisation en matière urbanistique ».

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

M. Binon (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il existe en Wallonie quelques audacieux qui ont construit là une annexe, là un garage ou une terrasse en ayant omis de demander une autorisation, en ignorant qu'un permis d'urbanisme était nécessaire ou enfin, en n'ayant pas tenu compte du refus de la commune.

Dans ce cas, l'administration communale doit exiger du propriétaire qu'il introduise une demande de permis de régularisation pour se mettre en ordre et obtenir un permis d'urbanisme a posteriori.

Il arrive cependant que la commune maintienne son refus. Le demandeur peut alors introduire un recours auprès du gouvernement qui dispose d'un délai pour prendre une décision et répondre au demandeur. En cas de non-réponse de votre part, le demandeur peut vous envoyer un rappel, ce dont il se garde bien puisqu'alors vous êtes tenu de lui répondre avec, pour lui, le risque que vous suiviez l'avis de la commune.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre :

Combien de recours pour ce type de permis sont introduits auprès du Gouvernement wallon annuellement ?

Quel pourcentage d'entre eux fait l'objet d'une réponse dans les délais au demandeur ?

Combien de permis en recours sont-ils en attente à ce jour faute d'un rappel ?

Que comptez-vous faire pour les dossiers qui sont en souffrance dans vos services depuis des années par manque de réponse de votre part et par le fait que le demandeur ne fait pas de rappel volontairement, car cela l'arrange bien ?

Quelles mesures allez-vous prendre pour parer à ce dysfonctionnement ?

Quelle est la possibilité donnée à la commune pour avoir une réponse de votre part, car on reste dans les communes en attente, parfois ?

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 serai synthétique dans ma réponse. Je commencerai par préciser que questionnée, mon administration me précise ne pas disposer des chiffres que vous demandez.

Il m'importe de vous informer qu'une instruction a été donnée à mon administration pour me transmettre les dossiers instruits dans les 65 jours à dater de la réception du recours. L'instruction précise que les dossiers de régularisation seront instruits sans délai.

L'évaluation de l'opportunité de la mise en œuvre de la délégation aux recours visée dans la Déclaration de politique régionale devra être faite, notamment, au regard du respect des instructions qui ont été données en ce qui concerne les recours en matière d'urbanisme. Donc, nous aurons effectivement cette évaluation.

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

M. Binon (MR). – Je suis surpris quand vous dites que votre administration n'a pas de liste des permis qui sont pendants. Je suis très étonné parce que je peux vous dire qu'il y a des permis qui sont en justice, maintenant, à cause de cela. Il y a eu des plaintes qui ont été déposées. Je suis étonné qu'une administration ne puisse pas dire : « Voilà, j'ai eu autant de recours cette année, l'année passée, l'année d'avant et sur tous ces permis, j'en ai autant pour lesquels on a répondu dans le délai normal ou après un rappel et tous ceux-là, ne sont pas encore traités ». Il faudrait penser à les traiter ou l'administration devrait vous les envoyer. Il y a là un problème et je pense qu'il faut vraiment revenir là-dessus.

J'ai connaissance d'un cas qui représente un gros problème pour un de vos fonctionnaires délégués dans la région. Il s'agit d'une personne qui possède une maison où il y a des infractions et il a introduit un recours. Il dit attendre la réponse du ministre et c'est vraiment un gros problème en justice.

Il est important de regarder tout ce qui reste en souffrance dans les recours parce que celui qui est en infraction n'a pas intérêt que vous preniez votre décision et je pense qu'il est important de regarder à cela.

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES OBLIGATIONS EN MATIÈRE D'ISOLATION DE VIEILLES FAÇADES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les obligations en matière d'isolation de vieilles façades ».

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

M. Binon (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 3 mai 2011, j'essayais d'y voir plus clair avec vous dans ce qui ressemble bien à une discrimination en matière de remplacement des parements d'élévation d'une habitation. Ce remplacement peut en effet se faire de plusieurs manières et toutes ne répondent pas aux mêmes obligations légales.

À la question de savoir si vous trouviez normal qu'une personne puisse, à condition d'isoler sa façade, en remplacer le parement par n'importe quel autre — et notamment de couleur différente — sur simple déclaration alors que le voisin qui souhaiterait, lui remplacer son parement sans isoler la façade serait non seulement soumis à permis, mais aussi tenu de ne pas changer la couleur de sa brique, vous m'avez en gros répondu que face à la nécessité de concentrer les moyens sur les enjeux importants, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments, l'impact urbanistique devenait marginal. Dont acte.

Par contre, j'évoquais aussi un autre cas de figure en vous demandant ce qu'il en était d'une façade ancienne : vieilles briques, moellons, pierres de taille, et cætera sur laquelle le propriétaire, sans enlever l'ancien parement, voulait poser une isolation et la recouvrir par un nouveau parement, crépi, bardage ou autre moyen.

Je vous demandais s'il pouvait exécuter les travaux sur simple déclaration. Je n'ai malheureusement pas eu de réponse à cette question. Peut-être pourriez-vous penser, comme vous me l'avez dit dans votre précédente réponse, que cet élément constitue un impact urbanistique mineur.

Je me permets cependant de vous rappeler que ce type d'habitations peut parfois constituer 80 à 90% des habitations de certains villages. Laisser un vide à ce sujet peut entraîner une perte progressive de l'unité urbanistique, de l'identité patrimoniale et un appauvrissement architectural. Je suis convaincu qu'il faut encourager les mesures environnementales, mais pas à n'importe quel prix.

Mes questions sont les suivantes :

Les propriétaires d'une maison dont les murs sont en briques ou en pierres naturelles — murs que l'on appelle murs pleins — peut-il avec une simple déclaration et à condition d'isoler son bâtiment recouvrir le parement d'origine ?

Considérez-vous cela comme un remplacement ?

Si oui à ces deux questions, trouvez-vous cela normal ?

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. – Ainsi que je l'évoquais, c'est bien le Gouvernement wallon qui, adoptant l'arrêté du 18 juin 2009, a estimé que, compte tenu du peu d'impact urbanistique des actes et travaux visés et vu la nécessité de concentrer les moyens sur les enjeux importants tels que découlant des directives européennes, il convenait d'apporter les simplifications dans la logique du décret PEB en facilitant les actes et travaux participant à une meilleure performance énergétique des bâtiments.

Je suis évidemment sensible à ces préoccupations dès lors qu'elles visent à rencontrer l'un des défis de notre société les plus importants : la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% d'ici 2050.

Pour l'hypothèse d'une nécessité de protection des façades anciennes, telle que vous l'évoquez, je vous rappelle que l'article 263, §1er, 4° du CWATUPE prévoit que le remplacement de parements d'élévation par des parements isolants peut se faire sur simple déclaration à condition qu'il n'y ait aucune dérogation à des dispositions légales, décrétales ou réglementaires.

Cette condition vise notamment les plans communaux d'aménagement, les règlements régionaux ou communaux, les permis de lotir et d'urbanisation.

D'autre part, les bâtiments classés, c'est-à-dire dont l'intérêt patrimonial est officiellement reconnu, bénéficient également d'une protection spéciale.

Enfin, comme vous le savez, le CWATUPE fait actuellement l'objet d'une évaluation. Il est donc bien entendu que ces questions font partie aussi du travail de l'évaluation.

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

M. Binon (MR). – Je reste une fois de plus sur ma faim parce qu'il est clair que les bâtiments classés, les bâtiments qui sont dans un règlement communal, sont réglementés. Néanmoins, dans un tas de villages, il y a des maisons en moellons, pierres bleues du pays qui ne sont pas classées, mais qui ont un certain charme et sur lesquelles la commune n'a aucun pouvoir.

La réponse que j'aurais bien voulu avoir, une réponse claire, concerne le fait que pour un mur plein d'une maison qui n'est pas classée, qui n'est pas reprise dans une liste du patrimoine, quand il n'y a pas de règlement communal, peut-on placer un nouveau parement sur simple déclaration sur ce mur plein ?

Je ne sais pas, je reviendrai avec cette question parce que je voudrais avoir une réponse. Dans l'application de tous les jours, les administrations communales, les collèges sont pris de court, parce que les demandeurs considèrent que l'ajout d'un parement, d'un bardage devant un mur plein, c'est un remplacement comme le prévoient les directives que le gouvernement a décidé.

Je pense que là, il faut vraiment y réfléchir et je veux bien vous reposer une question ou vous me donnez des informations complémentaires, mais dites-vous bien que c'était vraiment un gros problème pour ces maisons. Merci d'y penser et de nous donner des informations complémentaires.

QUESTION ORALE DE M. BINON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROBLÉMATIQUE DE L'ÉPURATION DES EAUX USÉES DE THIRIMONT AINSI QUE LA PROBLÉMATIQUE DE L'ÉPURATION DES EAUX USÉES EN ZONE D'ASSAINISSEMENT AUTONOME »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Binon à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la problématique de l'épuration des eaux usées de Thirimont ainsi que la problématique de l'épuration des eaux usées en zone d'assainissement autonome ».

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

M. Binon (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai été sensibilisé par différents habitants du village de Thirimont, dans l'entité de Beaumont, sur les problèmes liés aux rejets des eaux usées dans le ruisseau de Belles Fontaines et le Ry de Sartiau, affluent de la Hantes qui termine son cours dans les marais d'une réserve naturelle de la Haute-Sambre à hauteur de La Buissière.

Cette problématique du rejet d'eaux usées non épurées via des collecteurs de voirie dans le ruisseau n'est pas sans conséquence écologique en raison notamment de la particularité du cours d'eau concerné qui, avant d'être pollué à outrance, accueillait la truite Fario et du fait que ce cours d'eau rejoint une zone d'intérêt écologique importante, comme le souligne d'ailleurs un courrier de Natagora. Et le problème a tendance à s'accentuer avec le développement de l'habitat dans les environs.

La persistance de ce rejet d'eaux usées est aussi liée au statut de la zone concernée reprise en zone d'assainissement autonome.

Les habitants nous ont indiqué que deux problèmes importants se posent au travers de cette situation : la non-prise en compte de la truite Fario et de ses zones de reproduction dans les priorités environnementales d'épuration des eaux usées et la gestion de l'épuration des eaux usées dans les zones reprises en assainissement autonome. Ils estiment en particulier que dans le cas du village de Thirimont, il serait intéressant d'étudier une solution de regroupement des eaux usées du village et leur traitement via une solution de lagunage et cette solution devrait être rapidement mise en place.

Je souhaite dès lors poser les questions suivantes :

Comment Monsieur le Ministre analyse-t-il la situation exposée par les habitants de Thirimont, habitants qui n'ont pas manqué d'interpeller Monsieur le Ministre depuis déjà un certain temps ?

Quelles sont les démarches entreprises pour apporter des réponses aux interpellations légitimes de la population locale ?

Quelle réponse est apportée aux demandes formulées relativement à la nécessaire prise en compte de l'habitat de la truite Fario dans la fixation des priorités d'épuration des eaux usées ?

Ce dossier particulier repose sur la question de la stratégie de gestion des eaux usées en zone d'assainissement autonome. Car au-delà des priorités d'épuration très urgentes fixées par l'Europe pour les zones de plus de 2 000 équivalents habitants, il est important d'apporter des réponses adaptées aux zones rurales et à la préservation du cadre de vie des régions situées en zone d'assainissement autonome. Tant au niveau de la définition des obligations d'épuration des eaux usées dans ces zones, que dans la définition des solutions et techniques à mettre en œuvre et dans les modalités de financement et de gestion de cette épuration, d'importants enjeux sont posés. Il en va de la nécessaire prise en compte des réalités rurales fort présentes dans notre région, mais également de la préservation d'un cadre de vie de qualité pour les habitants et de la préservation de la richesse naturelle de nos campagnes. Dans ce domaine, les réponses restent aujourd'hui insuffisantes voire inadaptées.

Monsieur le Ministre peut-il nous indiquer de manière détaillée et complète quelle est la stratégie politique qu'il compte mettre en œuvre pour répondre rapidement et adéquatement à ces défis ? Où en est le Gouvernement wallon dans ses différents projets en la matière ? Dans quels délais peut-on espérer une réelle concrétisation d'une série de propositions exposées lors des Assises régionales de l'eau ? Quelles sont les implications et réponses de la directive-cadre Eau sur ces différents enjeux et où en est la Wallonie dans la mise en œuvre de ces réponses ?

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. – Tout comme vous, j'ai été sensibilisé et interpellé par la problématique de l'épuration du village de Thirimont.

Une réunion réunissant la commune, le contrat rivière, un groupement de citoyens, IGRETEC et la SPGE a été organisée le 17 février 2011 sur le site.

À l'occasion de cette réunion, la SPGE a précisé que toute modification du PASH nécessitait l'introduction d'une demande de la part de la commune et que cette demande devait bien entendu être justifiée sur base d'éléments techniques, environnementaux et économiques. En l'espèce, il est nécessaire pour la commune d'accompagner sa demande d'une étude qui présente une méthodologie similaire à celle des études de zones prioritaires d'assainissement autonome.

Malheureusement, concernant le financement de cette étude, le contrat de gestion 2006-2010 passé entre le gouvernement et la SPGE ne permettait pas la prise en charge par cette dernière dès lors qu'elle ne concernait pas une zone prioritaire.

Cela étant, dans le contrat de gestion 2011-2015 que le gouvernement a finalisé, un volet assainissement autonome a été développé, qui prévoit que de nouvelles zones prioritaires seront définies et prises en charge par la SPGE.

Il est prévu que la SPGE fasse des propositions pour la fin de l'année sur la mise en place et le financement de services liés à l'assainissement autonome.

Dès que je recevrai le rapport de la SPGE, je ne manquerai pas de faire une proposition d'actions concrètes et d'un calendrier pour la mise en place des mesures proposées au gouvernement.

Je peux déjà vous signaler que les orientations exposées lors des Assises régionales de l'eau seront plus que vraisemblablement largement suivies.

Ces mesures viseront à permettre la prise en compte correcte des enjeux de l'assainissement en milieu rural garantissant la mise en œuvre et la pérennité des systèmes d'assainissement autonome de qualité, tant sur le plan financier que technique.

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

M. Binon (MR). – J'attire simplement votre attention quand on parle de la SPGE qui vous donnera des informations. Vous n'êtes pas sans savoir que, souvent, c'est l'organisme d'épuration agréé qui étudie et je pense qu'à certains endroits ils sont un peu débordés . Dans la région de Charleroi avec IGRETEC, ils sont même très débordés au point d'avoir de gros soucis de réalisation et de suivi. Soyez prudent quand vous recevrez les rapports, regardez bien cela au niveau environnemental parce que je dis qu'il y a, avec IGRETEC, de gros soucis au niveau épuration des eaux. Cela ne fera pas le sujet du jour, mais on y reviendra ici.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRODUCTION DE BIOPLASTIQUE À PARTIR DES EAUX USÉES »

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 production de bioplastique à partir des eaux usées ».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à Bruxelles, Aquiris, station d'épuration de Bruxelles-Nord et filiale du groupe international Veolia développe un procédé de production de bioplastique à partir des eaux usées.

Avez-vous eu connaissance de ce projet ? Quelle analyse en faites-vous ? Est-ce envisageable en Wallonie ?

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. – Permettez-moi tout d'abord d'apporter quelques précisions concernant la station d'épuration de Bruxelles-Nord.

Cette station qui a été mise en service en 2008 a une capacité de traitement de l'ordre de 1 100 000 (EH) équivalents habitants. Sur le plan technique, elle est notamment équipée d'un digesteur qui permet de réduire la quantité des boues issue du processus épuratoire et de produire du biogaz, lequel sera valorisé en vue de produire de l'électricité.

Pour ce qui est plus particulièrement du procédé de production de bioplastique à partir des eaux usées, vous n'êtes pas sans savoir que la société Veolia mène depuis plusieurs années des recherches en laboratoire afin de transformer les acides gras volatils, présents dans les boues, en plastique. Les résultats probants obtenus ont poussé Veolia à installer, courant 2010, un pilote à l'échelle industrielle sur le site de la station d'épuration de Bruxelles-Nord.

Il y a quelques semaines, Veolia a annoncé que les premiers résultats obtenus s'avèrent particulièrement concluants. Veolia a donc décidé de passer à une deuxième phase visant à augmenter la cadence de production.

Dans l'attente des résultats de cette seconde phase, je ne dispose pas encore, à ce jour, d'une information suffisante pour prendre attitude concernant l'implantation d'une telle unité en Wallonie.

Nonobstant ces éléments encourageants, ce projet n'est, de plus, pas à un stade suffisamment avancé, tant sur le plan technique et financier, que pour pouvoir être transposé sur une ou plusieurs stations wallonnes disposant d'un digesteur. Pour rappel, à l'heure actuelle, seules six stations en Région wallonne disposent d'un digesteur.

En marge de ces quelques éléments, il faut aussi rappeler que la politique de gestion des boues telle que définie en Région wallonne est de maximiser la valorisation agricole des boues issues de l'épuration et ce, au travers d'une filière fiabilisée et pérenne.

Voilà M. le Député, M. le Président, un sujet sur lequel nous reviendrons certainement lorsque les résultats seront plus précis.

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

M. Senesael (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la qualité de sa réponse.

M. le Président. – Parfait. Si toutes les questions étaient comme celle-là...

QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLÉ À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES JOURNÉES WALLONNES DE L'EAU »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompolé à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «les journées wallonnes de l'eau».

La parole est à Mme Kapompolé pour poser sa question.

Mme Kapompolé (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous le savez, je préside un contrat de rivière, le contrat de rivière de la Haine, et un des éléments importants dans la vie d'un contrat de rivière c'est notamment les journées wallonnes de l'eau. C'est véritablement le moment où l'on arrive à sensibiliser un maximum de personnes de la population à la thématique de l'eau, à la propreté dans les cours d'eau, à tout ce qui concerne les rejets d'eaux usées dans nos rivières et au travail que l'on réalise concrètement dans le cadre du programme d'action.

Je n'ai pas trop de nouvelles concernant les journées wallonnes de l'eau 2012, je m'inquiète avec mes équipes, très dynamiques, très impliquées qui ont envie de se lancer rapidement et qui d'ailleurs ont déjà essayé de contacter les différents partenaires, pour que cela puisse avoir lieu du côté de la journée mondiale de l'eau, c'est-à-dire le 22 mars, il faut dès maintenant prendre les contacts nécessaires.

N'ayant pas trop de nouvelles de ce qui va se passer en 2012, j'aurais bien aimé avoir plus d'informations de votre part sur ce qui va être réalisé, sur ce qui pourra être subsidié, ou quand cela va se passer.

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 serai synthétique, mais je ne pourrai pas vous donner des réponses très précises aujourd'hui pour 2 raisons:

- d'une part, une réflexion est en cours afin de mesurer l'opportunité de poursuivre la campagne «Quinzaine de l'eau» dans sa forme actuelle. Cette réflexion est en cours et donc je ne peux pas vous donner de réponse définitive aujourd'hui;
- d'autre part, pour ce qui concerne les implications des contrats de rivière, il faut rappeler que ceux-ci dépendent des compétences du Ministre Lutgen. Vous ne manquerez évidemment pas d'établir, avec son successeur, les contacts nécessaires quant aux processus de collaboration à établir pour impliquer durablement les contrats de rivières.

Il est clair que dans les prochaines semaines, nous devrons valider ces différentes options.

Je comprends bien votre demande de ne pas trop tarder. Je pense que nous pourrons répondre prochainement à ces différentes questions.

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

Mme Kapompolé (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse, même si je n'en suis pas tout à fait satisfaite, parce que je pense, en effet, que ce serait intéressant de revoir la notion de «Quinzaine de l'eau». Je peux comprendre que 15 jours, c'est peut-être trop long pour le cabinet, pour les experts et les personnes sur le terrain.

En ce qui concerne le contrat de rivière de la Haine, je peux vous dire que nous essayons de fonctionner sur une semaine avec deux week-ends. En semaine pour les écoles, pour les enfants et les générations futures, et le week-end, dans une logique d'amener des familles dans des lieux clés du bassin.

Ce serait intéressant d'aller vers cette logique. Je reviendrai sans doute vers vous dans les prochaines semaines pour avoir plus d'informations.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE, SUR « LE LITIGE ENTRE LA COMMUNE D'ESTAIMPUIS ET L'OFFICE WALLON DES DÉCHETS SUR LE CALCUL DU COÛT-VÉRITÉ DE L'ANNÉE 2008 »

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 «le litige entre la commune

d'Estaimpuis et l'Office wallon des déchets sur le calcul du coût-vérité de l'année 2008».

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

M. Senesael (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, quelques problèmes me fâchent et je vais essayer de recadrer exactement la manière dont cela s'est déroulé.

Ce 28 novembre, la Commune d'Estaimpuis — il n'y a pas que la Commune d'Estaimpuis dans ce cas, mais bien une dizaine de communes — apprenait que vous ne lui accordiez pas de subsides dans le cadre de l'arrêté du 30 avril 1998.

Pour rappel, le 5 mai 2010, l'OWD informait la commune qu'elle ne respectait pas le taux de couverture pour le coût-vérité pour l'année 2008.

Conformément à la législation wallonne, Estaimpuis a établi son budget 2008 en octobre 2007, et il en est ainsi depuis 18 ans. Au mois d'octobre de l'année qui précède, nous établissons notre budget communal puisqu'en principe nous devrions d'ailleurs l'établir le 1er lundi du mois d'octobre. Soit avant l'entrée en vigueur du décret du 22 mars 2007, avant l'arrêté d'application de ce décret, le 8 mars 2008, et avant la circulaire explicative de votre prédécesseur qui date de décembre 2008.

Je rappelle également que cette circulaire prévoyait une période transitoire pour 2008 où le taux de couverture ne devait atteindre que 75%. Plus clair que cela, je ne pense pas que je peux l'être!

Dans un courrier de novembre 2010, vous indiquez à la commune accueillir favorablement ses arguments.

Aujourd'hui, la commune est pénalisée pour avoir respecté la réglementation et avoir voté son budget dans les temps alors que le gouvernement, lui, était en retard. C'est inacceptable.

Allez-vous revoir votre décision? Vos services ont-ils analysé leur chance d'avoir gain de cause au Conseil d'État en cas de recours de la commune? Quel est le coût d'une telle procédure pour vos départements? Ne pensez-vous pas qu'il y a matière à réforme dans l'application de ce décret et de cet arrêté? Comment expliquer qu'une commune qui respecte les règles soit pénalisée? Comment expliquer le délai entre le constat de la situation et la décision du 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. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, je prends bonne note de vos différents arguments et je ne manquerai évidemment pas de les examiner en détail. Ceci étant, le calcul du taux de couverture du coût-vérité pour 2008 s'est fait sur base des comptes clôturés, comme cela se fait depuis 2002, et non sur base des budgets. Cette approche est bien connue des communes et se trouve consolidée à l'article 14, alinéa 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents.

Le décret du 22 mars 2007 modifiant le décret relatif aux déchets du 27 juin 1996 a été publié au *Moniteur belge* le 24 avril 2007. Il y était précisé que les dispositions de l'article 16, modifiant celles de l'article 21 du décret d'origine, entraient en vigueur au 1er janvier 2008. Ceci présuppose d'une part que les communes savaient qu'elles devraient avoir un taux de couverture se situant entre 75% et 110% et d'autre part, qu'elles avaient le temps d'adapter leur règlement taxe avant le début de l'année 2008.

Par ailleurs, le décret déchet ne mentionne nulle part que le taux de couverture du coût-vérité doit être calculé sur base des budgets. Mon administration ne disposait pas des budgets des communes pour l'année 2008. Ceux-ci ont été notifiés à partir de l'exercice 2009. Voilà les différents éléments que je peux apporter à vos différentes questions.

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

M. Senesael (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Éléments que je connais et qui ne me satisfont pas et donc nous allons poursuivre la discussion devant le Conseil d'État.

QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RESPECT DES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION ENVERS LA SOCIÉTÉ ECOTECHNOPÔLE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur «le respect des engagements de la Région envers la société EcoTechnoPôle».

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

M. Mouyard (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous vous

souviendrez qu'à l'occasion de la dernière séance plénière, nous avions évoqué, en question d'actualité, le futur de la société EcoTechnoPôle. Société qui a été constituée, à la base, avec des moyens régionaux et privés. Les universités se sont également associées à ce projet. Le but étant de faire de la recherche dans des nouvelles technologies environnementales, dès le départ la région a libéré une partie du capital qu'elle s'était engagée à libérer. Maintenant, depuis plusieurs mois, malgré l'insistance des dirigeants de cette société, la région rechigne à solder le reste de ses engagements, aussi bien la partie capital, que les frais de fonctionnement. Je pense que la convention prévoyait qu'il y avait, entre 2008 et 2010, si je ne m'abuse, une intervention de la région dans les frais d'exploitation.

Là aussi, la région ne paie pas son dû, à tel point que cette société a dû emprunter une somme de 700 000 euros pour pouvoir continuer son activité.

Je vous pose cette première question : au-delà des engagements que la région devrait tenir, il y a ici des frais supplémentaires qui n'étaient pas prévus au départ, à savoir les intérêts sur ce montant emprunté, puisqu'il n'était pas prévu d'emprunter dès lors que la région aurait respecté ses engagements. La région remboursera-t-elle ces frais liés aux intérêts de l'emprunt ?

La société se trouve dans une situation telle que le 2 décembre dernier, elle a tenu une assemblée générale pour savoir si elle allait continuer son activité ou pas, ne voyant pas venir les deniers régionaux.

Je n'ai pas eu de nouvelles de cette assemblée générale. Sans doute allez-vous pouvoir me répondre ?

À l'occasion de notre question d'actualité, vous m'aviez répondu qu'au gouvernement du 1er décembre, la note revenait en discussion et qu'on devrait y voir un peu plus clair.

Vous m'avez également annoncé que des montants étaient prévus en 2011 et 2012 au budget. J'ai regardé les montants qui sont tout à fait insuffisants par rapport à ce que la région s'est engagée à verser, aussi bien au niveau du capital que des frais de fonctionnement. Pourriez-vous, dans votre réponse, être précis par rapport à ce que le budget prévoit et les engagements de la région ?

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait qu'il y a 14 ETP qui travaillent dans cette société. J'aurais du mal à comprendre cela alors que vous nous matraquez, en permanence, en termes de slogans que la Wallonie se redresse, qu'elle doit être dynamique, que l'on doit tout faire pour aller de l'avant... Une société dont la région est actionnaire majoritaire, qui devrait licencier parce la région elle-même ne respecte pas ses engagements, ce serait relativement difficile à comprendre.

Vous posez la question de savoir si cette société est viable à moyen terme. J'attire l'attention de M. le Ministre sur le fait qu'une société qui fait de la recherche, les premières années, est souvent en déficit — elle deviendra bénéficiaire, le temps que cette recherche aboutisse et que l'on puisse finalement sortir un produit.

Vous m'aviez signalé aussi que les plans d'affaires et d'autres choses n'étaient pas clairs. La région a des administrateurs au conseil d'administration, ils sont solidaires des décisions qui se prennent dans cette société et s'il y a, à un moment donné, un retard dans le chef de la société, les administrateurs représentant la région sont coresponsables de ce retard.

J'aimerais que vous puissiez m'expliquer où nous en sommes. S'est-il passé quelque chose le 2 décembre ? S'est-il passé quelque chose en gouvernement le 1er décembre ? SI vous me le permettez, j'aimerais bien que vous soyez le plus clair possible par rapport à tout cela.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je vais refaire le point sur ce dossier, en particulier sur les engagements de la Wallonie.

L'EcoTechnoPôle a été créé en 2009 dans le cadre du plan Air-Climat. Il a pour objectif de revaloriser une ancienne installation de l'ISSeP pour mener à bien des recherches dans le domaine des technologies propres, dont notamment la capture du carbone.

C'est une SCRL qui rassemble dans le cadre d'un partenariat public-privé :

- la Wallonie, qui est majoritaire ;
- quatre grandes entreprises (ArcelorMittal, Duferco, Électrabel et CBR) ;
- cinq PME (Pommée, Bouvier TechnoFour, Sioen-Nordifa, Ankersmid, et DeltaPlus Engineering) ;
- deux universités (Liège et Louvain-la-Neuve).

Au niveau du capital, il s'élève à 3 002 250 euros, dont 2 167 500 euros à charge de la Wallonie. Elle a effectivement versé, en 2009, une première tranche de capital de 1 033 750 euros.

La Wallonie intervient également dans les frais de fonctionnement selon une clé de répartition, projet par projet. ETP-W réclame ainsi à la Région wallonne plus d'un million, exactement 1 063 821 euros, pour les frais de fonctionnement de 2009 à 2011.

Lors de l'ajustement budgétaire 2011, puisque je vous rappelle que j'hérite de ce dossier dont la libération du capital n'avait pas été réalisée par la Wallonie avant mon arrivée, lorsque cela aurait dû normalement être le cas ...

(Réaction de M. Mouyard)

C'est ce que l'on fait, je vous rappelle simplement que c'est un arrangement qui n'avait pas été concrétisé sous la précédente législature en réalité. Lors de l'ajustement budgétaire 2011, j'ai dégagé une somme de 967 000 euros pour payer la deuxième tranche de capital, pour arriver aux 3 millions dont j'ai parlé tout à l'heure et 2 167 500 de la part régionale. Le solde de celui-ci est prévu au budget 2012 de l'ISSeP puisqu'elle part du capital qui revenait à l'ISSeP directement. La région devrait donc, courant 2012, avoir honoré ses engagements intégraux en matière de capital vis-à-vis de cette société.

Une somme de 370 000 euros a également été dégagée à l'ajustement pour apurer une partie des frais de fonctionnement de 2009 à 2011. Comme vous le signalez, j'ai également réservé une somme de 100 000 euros au budget 2012. Le solde des frais de fonctionnement devra être dégagé lors de l'ajustement budgétaire 2012. Sur les frais de fonctionnement, on n'a donc pas encore dégagé la totalité. À ce moment, la Wallonie aura donc respecté l'ensemble de ses engagements.

Le gouvernement a approuvé cet échéancier de paiement lors de sa séance du 1er décembre dernier.

En ce qui concerne l'assemblée générale extraordinaire du 2 décembre, j'ai proposé au gouvernement, qui l'a accepté, le report de celle-ci, étant donné l'accord intervenu sur les paiements tels que je viens de les décrire. L'assemblée générale a également approuvé le report de celle-ci d'une manière telle que le gouvernement a également chargé le conseil d'administration d'ETP-W d'établir en collaboration avec la SRIW, un plan d'affaire crédible qui permet de montrer que la société sera viable à terme. Parce que vous avez raison de dire qu'il est nécessaire de réaliser des investissements pour travailler sur les projets de recherche, mais l'objectif ici de la société, c'est d'avoir une activité rentable. Je pense que la Wallonie n'est pas un tiroir-caisse qui permet de mettre à zéro les comptes d'une entreprise qui ne devient jamais rentable. Nous ne disposons pas aujourd'hui d'un plan d'affaires. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a demandé au conseil d'administration d'établir ce plan d'affaires avec la SRIW dont c'est la compétence. Ce n'est clairement pas du tout ma compétence que de vérifier le plan d'affaires d'une entreprise.

L'issue de ce dossier est donc positive étant donné l'ensemble des différents points qui ont fortement évolué depuis votre dernière question d'actualité. Je pense que, maintenant, le nombre de questions en suspens a été fortement diminué.

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

M. Mouyard (MR). – Diminué, mais pas écarté. Sur l'aspect financier, vous me dites de manière précise, qu'il est dans votre intention de respecter vos engagements. Lors d'ajustements budgétaires, notamment. On verra à ce moment-là s'il sera possible, pour le gouvernement, de dégager ce qu'il doit puisque vous savez, ma famille politique critique les bases économiques sur lesquelles le budget a été construit. On pourrait donc, lors de l'ajustement budgétaire, avoir de mauvaises surprises. À un moment, il faudra trouver des solutions pour financer un certain nombre de choses et donc, j'imagine que certaines de vos ambitions passeront ou pourraient en tout cas passer à la trappe.

Si j'explique cela, c'est pour dire que si vous aviez respecté vos engagements, si la Wallonie avait respecté ses engagements en temps et en heure, on n'en serait pas là.

J'entends bien que vous nous dites qu'il n'y a pas un plan d'affaires convenable. La Région wallonne est l'actionnaire majoritaire de cette société. Elle y a désigné des administrateurs. J'imagine qu'il y a un conseil d'administration qui se réunit régulièrement, avec ses administrateurs autour de la table. Si, la société est mal gérée ou — et c'est ce que vous laissez sous-entendre puisque vous dites...

M. le Président. – C'est une réplique, Monsieur Mouyard. Pas de deuxième plaidoirie !

M. Mouyard (MR). – Je termine. « La région n'est pas un tiroir-caisse qui permet à une société de vider les comptes », dans les premières années, c'est normal qu'une société qui fait de la recherche soit légèrement ou totalement en déficit et puis qu'elle se refasse une santé par la suite quand le produit est au point.

Finalement, ce sont les personnes que vous avez désignées au conseil d'administration qui ne font pas leur boulot. Vous me dites : « Puisque ceux qu'on a désignés ne font pas leur boulot, on ne paie pas ». Je suis désolé, mais cela ne tient pas la route et cela ne va pas. Je serai très attentif à ce dossier-là, dès lors, qu'il y a de l'emploi en jeu, mais il est vrai que c'est devenu une habitude pour la région de ne pas payer en temps et en heure.

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

« DES MÉTAUX LOURDS ENFOUIS SOUS LE SITE ET LES ALENTOURS DU MIM À MOUSCRON »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « des métaux lourds enfouis sous le site et les alentours du MIM à Mouscron».

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

M. Crucke (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je reviens sur une affaire qui date d'il y a 30 ans, mais qui rebondit aujourd'hui à Mouscron: des déchets avaient été enfouis en dessous de ce qu'on appelle maintenant le MIM, et forcément enfouis dans les terrains aux alentours. Il faut d'ailleurs rendre à Écolo ce qui est à Écolo, le seul qui, à l'époque, avait osé dénoncer cette affaire. C'était l'époque où sévissait M. Detremmerie. Tous les autres n'osaient pas prendre la parole, n'osaient rien dire. M. Detremmerie avait d'ailleurs promis qu'il inventerait un système de retraitement des déchets le plus performant au monde. Trente ans après, on se retrouve avec un agriculteur qui, lui, a fait analyser ses terres. Celles-ci sont à ce point polluées — et je ne vous donne qu'une norme qui a été prise -, en termes de plomb, que nous sommes dans des normes 37 fois plus élevées que ce qu'autorisent toutes les réglementations les plus larges sur le plan européen. Je ne vous dis pas ce qu'il y a pour le reste.

Maintenant, ce dossier rebondit et on essaie à la fois de refaire l'histoire, mais aussi de comprendre.

Si je reviens vers vous, c'est parce que non seulement le SPW est intervenu, mais aussi l'unité de répression des pollutions et le Parquet.

Selon les responsables communaux de Mouscron, des contrôles avaient cependant été réalisés à l'époque. Par qui l'avaient-ils été et à la requête de qui? Qu'en savez-vous? Qu'est-ce qui a justifié la demande de contrôle? Quand furent-ils exécutés et à qui les résultats furent-ils transmis pour analyse? Quel en était le contenu? Peut-on aujourd'hui parler de faux et usage de faux parce que si les résultats sont ce qu'ils sont aujourd'hui, je me dis que 30 ans avant, on aurait pu les avoir également? Y a-t-il vraiment eu une enquête approfondie à l'époque? Quelle est l'autorité qui avait délivré l'autorisation de déversement? Parce qu'on était encore dans une matière qui dépendait du Fédéral. Cela relève-t-il bien du rôle ou de la responsabilité de la commune?

Quel est le travail réalisé par l'unité de répression des pollutions du SPW? Quelle est la méthodologie qui a été suivie? D'autres services wallons sont-ils impliqués? A-t-on pu identifier parfaitement aujourd'hui les déchets qu'on retrouve dans ces sous-sols? Ce sont des camions hollandais qui venaient tous les dimanches, quand les gens se reposaient, pour déverser leurs immondices. C'est d'ailleurs ce qui avait alerté les gens aussi. Des mesures d'assainissement doivent-elles être entreprises? Qui les financera? Enfin, pouvez-vous confirmer qu'il y a bien eu une plainte au niveau du Parquet? Qui a déposé la plainte? Le SPW suit-il également cette plainte? Pour autant qu'elle ne vienne pas de lui, mais bien de l'agriculteur qui se retrouve aujourd'hui non seulement démuni, mais également désespéré.

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, la société Cembo était l'unité de traitement de cendres autorisée sur le site dit de l'ancien incinérateur. Les cendres qui y étaient traitées provenaient d'incinérateurs de déchets ménagers implantés en Flandre, tels que ceux de Bruges et d'Ostende. Ces cendres, ou scories, étaient déferrées sur une chaîne installée derrière le hall de stockage occupé aujourd'hui par la société Van Gansewinkel.

Après déferrisation, ces scories étaient calibrées et revendues comme matériaux de remblais.

L'utilisation de ce type de produit était alors, et jusque vers la fin des années 1980, courante pour l'empierrement de chemins agricoles, pour remonter et drainer certaines terres agricoles, ainsi que pour aménager certains terrains industriels. Cette utilisation n'était pas interdite par la réglementation relative aux déchets. Les mâchefers et les cendres volantes de la plupart des incinérateurs ménagers de l'époque étaient traités suivant une telle filière.

En ce qui concerne la rumeur selon laquelle des camions hollandais venaient tous les dimanches soirs dans le zoning et vidaient leurs remorques dans la nuit, ce fait a été constaté et un terme a été mis à ce trafic par la cellule déchets à la fin des années 1980. Ces camions amenaient des déchets ménagers de Hollande, lesquels déchets étaient traités dans le centre de tri de déchets ménagers alors en activité.

Des cendres d'incinérateurs hollandais ont également été traitées à Mouscron. Celles-ci arrivaient par péniche jusqu'au quai de Pecq et étaient ensuite transportées par camion jusque Mouscron pour y être traitées par Cembo. Un terme a également été mis à ces mouvements de déchets à la même période.

Le site sur lequel étaient implantées les sociétés Cembo (traitement de cendres) et Engrambo (préparation de compost à base de déchets, d'écorces et de soja) a été déclaré comme prioritaire par la SPAQuE. Il a toutefois été revendu à Lavano à qui des impositions ont été faites en matière

d'assainissement du site. Cet assainissement a été suivi et le site a été considéré comme réhabilité.

Quant à l'URP, suite à une plainte, elle a dressé un PV de constatation le 20 octobre 2011 auprès du Parquet de Tournai qui est donc saisi du dossier. Je n'ai donc pas à intervenir à ce stade de la procédure, comme je l'ai d'ailleurs déjà répondu lors d'une question d'actualité de M. Tiberghien, lors de la dernière séance plénière.

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

M. Crucke (MR). – Merci Monsieur le Ministre. Effectivement, M. Tiberghien avait posé cette question d'actualité, mais j'avais déposé ma question avant cette dernière.

J'ai entendu votre réponse. C'est un peu le système réglementaire ici qu'il faudra un jour revoir. Au Fédéral, quand vous posez une question avant, soit vous êtes attiré dans l'actualité, soit on refuse l'actualité sur la question. Ce n'est pas grave. Ce qui est important, c'est d'avoir la réponse.

Si je résume, quand ce ne sont pas les Flamands, ce sont les Hollandais et quand ce ne sont pas les Hollandais, ce sont les Flamands. Finalement, ce sera bien plus simple quand nous serons seuls.

La législation a heureusement évolué parce que lorsque j'entends que c'était à l'époque autorisé et que cela ne l'est plus... Ceci dit, quand vous me dites que le terrain a été réhabilité, il faut savoir ce qui a été réhabilité et ce qui ne l'a pas été, parce que je pense que le problème est là. Tous n'ont pas été réhabilités, quand on voit qu'on retrouve 37 fois la dose maximale de plomb, c'est qu'il y a quand même un problème. Il y a une enquête judiciaire en cours, je crois qu'il faut effectivement attendre les résultats.

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

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

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le dossier de la réalisation de la nouvelle unité de valorisation énergétique d'Intradel, le dossier Uvelia, est réapparu sous les feux de l'actualité ces derniers temps avec ses soupçons de faits de corruption dans le cadre de l'attribution du marché public de la construction de cette importante unité de gestion de déchets de la province de Liège. Pour rappel, un marché d'un montant de 170 millions d'euros, subsidié à 30 % par notre Wallonie.

Sous couvert de ces informations et sans préjuger de ce qui pourra se faire par la suite, les devoirs judiciaires sont en cours et nous ne pouvons évidemment pas nous prononcer par rapport à d'éventuelles responsabilités. Je souhaiterais quand même, Monsieur le Ministre, à ce stade-ci de nos informations, faire un point sur la gestion du dossier. Peut-on nous dire ou nous redire ce qu'il en est au niveau de la subsidiation de cette infrastructure ? Quels ont été déjà les versements effectués par la Wallonie dans le cadre des annuités prévues pour rembourser le subside à l'intercommunale et quelles sont encore les sommes dues ?

Deuxième partie de question, au vu des informations relatives aux soupçons de corruption dans ce dossier, pouvez-vous nous donner un éclairage sur les instructions particulières qui auraient été données à l'Office wallon des déchets pour bien sûr être complètement, et de façon précise, informé quant à la situation du dossier et aux intérêts de notre Wallonie.

Monsieur le Ministre, comment analysez-vous la situation sur le plan de ces subsides ? Et quelles sont les démarches que vous comptez entreprendre dans ce cadre, à ce stade-ci, des informations qui sont en votre possession ?

Je vous remercie d'avance pour votre réponse.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président. Merci, Monsieur le Député. Dans le cadre de l'intervention financière de la Région en faveur de l'incinérateur d'Intradel, une promesse ferme de subvention a été notifiée à l'intercommunale en date du 8 avril 2009, en vertu des dispositions de l'arrêté du 13 décembre 2007 relatif au financement des installations de gestion des déchets. Le taux de subside de base est de 30 %. Le montant du marché attribué par l'intercommunale s'élève à 170 430 000 euros hors TVA. C'était l'offre d' INOVA France — Galère — Duchêne.

Le 24 février 2011, le Gouvernement wallon a arrêté le montant final des dépenses subsidiables sur base du compte final provisoire introduit par la demanderesse, soit 186 419 975 d'euros hors frais généraux forfaitaires de 5 %.

En matière de liquidation de la subvention, cette dernière est versée par tranches annuelles en application de l'arrêté, nous avons eu plusieurs fois cette discussion au sein de cette commission. La période d'amortissement d'une installation subventionnée étant généralement fixée à 20 ans.

La subvention provisoire s'élève à 40371575 euros je précise qu'il s'agit d'un montant indicatif, car les versements annuels tiennent compte des éventuelles majorations du taux de subside, de l'évolution de la fraction subsidiable en lien de la part publique des déchets traités ainsi que des charges financières subsidiables.

Dans le présent dossier, une première tranche provisoire a été versée en 2011 à l'Intradel à concurrence d'un montant de 4 901 031 d'euros. La mise à disposition d'une deuxième tranche a été sollicitée par l'intercommunale. Cette demande est à l'instruction et devrait faire l'objet d'une liquidation dans les prochaines semaines.

Enfin, il importe de souligner l'absence de lien contractuel entre la région et l'entrepreneur chargé de l'exécution des travaux. La région intervient à titre de pouvoir subsidiant. Le pouvoir adjudicateur étant l'association intercommunale.

Pour ma part, j'ai pris acte de l'instruction judiciaire actuellement en cours, information connue par voie de presse.

En ce qui concerne le volet spécifique du contrat, je vous invite à solliciter mon Collègue, Paul Furlan, au travers de sa tutelle de Ministre des Pouvoirs locaux.

Voici, Monsieur le Député, Monsieur le Président.

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

M. Dodrimont (MR). – Je voudrais remercier Monsieur le Ministre pour sa réponse, pour les indications que j'attendais quant au mécanisme de subventionnement utilisé et le stade que nous avons atteint aujourd'hui avec ce qui a été versé et ce qui est encore attendu dans ce mécanisme de subventionnement.

J'entends bien qu'on agit ici à titre de pouvoir subsidiant et qu'il n'y a pas de lien contractuel entre la Wallonie et les entreprises chargées de la réalisation. Il est clair que pour un dossier qui vraisemblablement va s'élever aux alentours de 200 millions d'euros, avec cette subsidiation de 30% il est clair que nous devons avoir une vigilance de tous les instants.

Je prends acte également de ce que M. le Ministre se dit informé de la situation, et que la balle est peut-être un peu dans le camp de son collègue, Monsieur Furlan. Nous ne manquerons pas, bien entendu, d'être attentifs aussi à ce que le Ministre Furlan pourra nous donner comme indications sur la suite de ce dossier. Il me semblait, malgré tout de notre devoir d'interpeller M. le Ministre chargé de l'environnement dans un dossier aussi sensible pour son département même, si les règles à respecter pour les uns et pour les autres, nécessitent la tutelle du Ministre Furlan. Je vous remercie pour ces réponses et suite au prochain numéro.

M. le Président. – Merci à chacune et à chacun, même si nous nous voyons encore dans les jours qui viennent cette semaine-ci et la semaine prochaine. Je voudrais remercier les membres du Parlement wallon, les huissiers, les personnes qui nous aident dans cette commission, les représentants du CRA et leurs collègues qui sont à l'étage. Je souhaite à chacune et à chacun de bonnes fêtes de fin d'années, car nous n'aurons plus l'occasion de nous revoir en séance de commission d'ici là.

Bon appétit à chacune et à chacun. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

- La séance est levée à 12 heures 50 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Yves Binon, MR

Mme Veronica Cremasco, Écolo

M. Jean-Luc Crucke, MR

Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR

Mme Christine Defraigne, MR

M. Carlo Di Antonio, cdH

M. Philippe Dodrimont, MR

M. Xavier Dubois, Auditeur-adjoint à la Cour des comptes

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

Mme Joëlle Kapompolé, PS

M. Gilles Mouyard, MR

M. Christian Noiret, Écolo

M. Daniel Senesael, PS

M. Michel de Lamotte, Président

M. Edmund Stoffels, PS

M. Jean-Paul Wahl, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	Allocation budgétaire
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BHNS	Bus à haut niveau de service
CREAT	Centre d'études en aménagement du territoire
DG	Direction générale
DO	Division organique
GRE	Groupement de redéploiement économique
IDETA	Intercommunale de développement économique du Tournaisis
ISSeP	Institut scientifique de service public
RER	Réseau express régional
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SPE	Service public de l'emploi
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne des transports
TEC	Société de transport en commun
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
TVAC	Taxe sur la valeur ajoutée comprise
VAP	Voitures à partager