

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2012-2013

## COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission\*

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

Mardi 14 mai 2013

\*Application de l'art. 152 du règlement

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	1
<i>Examen de l'arrière</i> .....	1
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	1
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées</i> .....	1
<i>Question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'étude de faisabilité concernant la construction d'une nouvelle prison sur le site de Saint-Gobain à Sambreville »</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Mouyard, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	2
<i>Question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la mise à jour de l'emplacement des antennes GSM lors de leur démontage temporaire »</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme de Coster-Bauchau, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	3
<i>Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'abrogation des périmètres de réservation au plan de secteur »</i>	
Orateurs: M. le Président, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	5
<i>Question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit à l'encontre du projet d'Ecopôle d'Hygea à Havré »</i>	
Orateurs: M. le Président, Mme Moucheron, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	6
<i>Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le degré de précision des guides d'urbanisme »</i>	
Orateurs: Mme la Présidente, M. de Lamotte, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	7

*Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la gestion d'incendies face à une installation de panneaux solaires »*

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

*Question orale de M. Fourny à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'aérodrome de Saint-Hubert »*

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

*Interpellation de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la cartographie de l'éolien en Wallonie »*

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

*Interpellation de M. Wesphael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les factures de la Société publique d'aide à la qualité de l'environnement (SPAQuE), la Commission européenne et la réhabilitation des sites sidérurgiques »*

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

*Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la mobilité, sur « l'étude de la géologie wallonne » ;*

*Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les ressources de zinc en région liégeoise et en Wallonie »*

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

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

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

*Question orale de M. Desgain à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la qualité des eaux des lacs de l'Eau d'Heure »*

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

*Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la position de la Belgique en matière d'émissions de CO2 des voitures neuves à l'horizon 2025 »*

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

*Question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la distance minimale à l'habitat des éoliennes au sein du nouveau cadre de référence »*

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

*Question orale de Mme Zrihen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB dans la région du Centre »*

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

*Question orale de M. Tanzilli à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'annonce de l'ouverture de la prochaine ligne de métro de Gosselies »*

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

*Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le déplacement d'arrêts de bus sur la N633 à Sougné-Remouchamps »*

Orateurs: Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité ..... 30

*Liste des intervenants..... 33*

*Abréviations courantes..... 34*

Présidence de M. de Lamotte, Président

### OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 45 minutes.

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

### ORGANISATION DES TRAVAUX

**M. le Président.** - Je commencerai par quelques petits rappels, en m'adressant également aux collaborateurs que j'invite à écouter attentivement en plus des parlementaires.

Nous sommes au premier point de notre ordre du jour, à savoir l'organisation des travaux. L'examen de l'arriéré, je le préparerai et on le fera pour mardi 28. Cela vous convient ? Regardez les rapports que vous voulez voir ou non. On doit décider de ce qu'on fait.

Les rapports sont ici si vous les voulez. En outre, il y avait des rapports qu'on avait déjà vus une année précédente. On ne sait pas nécessairement les voir tous, mais qu'on le sache.

Deuxième élément, le 28 mai, Monsieur le Ministre, on avait dit qu'on ferait une démonstration du Géoportail de la Wallonie.

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Avez-vous fixé la date ?

**M. le Président.** - Non, on n'avait pas fixé la date, mais je propose de le faire.

Je ne l'ai pas pris aujourd'hui parce que la salle n'était pas adéquate. On donnait en effet une vidéoconférence de l'autre côté. Est-il possible pour vous de prendre les contacts et de revenir ?

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Apparemment, c'est possible.

**M. le Président.** - Ce sera donc pour le 28 mai et ce sera une présentation.

*(Réaction d'un membre)*

Le 28 mai, ce sera une présentation et puis c'est tout. Il n'y a pas de vote. Il n'y a pas de désignation d'un rapporteur. C'est une présentation du Géoportail, une présentation par M. le Ministre qui vient avec qui il souhaite.

Je vous rappelle que, jeudi 30 mai, nous allons visiter, à la demande de Fediex, une carrière à Marches-Dames. On vous renverra un courriel, mais il faudrait que l'on puisse s'inscrire pour le mardi 28. Je précise que les groupes sont également invités. S'il y a un ou deux collaborateurs par groupe qui veulent se joindre à la visite, c'est tout à fait possible. La visite s'étendra de 10 heures 30 à 14 heures. Ce sera à Marches-Dames. Ce sera central. À 13 heures, selon la météo, il y aura un tir de mine. Mettez votre casque.

Je dois excuser, pour la séance d'aujourd'hui, MM. Collignon et Senesael, retenus par d'autres devoirs.

Je pense qu'en faisant tout ceci, j'ai assuré en même temps l'organisation des travaux, les auditions, et cætera. J'observe qu'il n'y a pas de projet ou proposition.

### *Examen de l'arriéré*

La commission procédera ultérieurement à l'examen de son arriéré

### INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées*

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

- M. Collignon, sur « les marnières de Wasseiges » ;
- M. Senesael, sur « la trajectoire budgétaire du groupe T.E.C. » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

Les questions orales ou interpellations de :

- M. Stoffels, sur « l'efficacité des stations d'épuration » ;
- M. Jeholet, sur « la dépollution des sites à réhabiliter » ;

- M. Bayet, sur « le contrat de gestion de la Société publique d'aide à la qualité de l'environnement (SPAQuE) » ;
- M. Dodrimont, sur « la redistribution des invendus frais » ;
- M. Hazée, sur « l'enveloppe de financement de la mobilité à Liège, Charleroi, Namur et Mons » ;
- Mme Simonis, sur « le tram à Liège », à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

**QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTUDE DE  
FAISABILITÉ CONCERNANT LA  
CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE PRISON  
SUR LE SITE DE SAINT-GOBAIN À  
SAMBREVILLE »**

**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 « l'étude de faisabilité concernant la construction d'une nouvelle prison sur le site de Saint-Gobain à Sambreville ».

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

**M. Mouyard (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est un dossier que nous connaissons tous les deux très bien puisque, à intervalles plus ou moins réguliers, nous en parlons ensemble en commission. La dernière fois que nous avons abordé le sujet, c'était le 19 février, date à laquelle, après moult péripéties, je vous questionnais plus spécifiquement sur l'étude conjointe réalisée entre le Fédéral et la Wallonie pour savoir si, finalement, il est ou non possible de construire une prison, à savoir la troisième prison wallonne du Master Plan prisons à Sambreville, sur le site de Saint-Gobain.

Faisons un bref historique de ce dossier, c'est toujours intéressant. À l'époque, il fallait trouver en Wallonie des endroits où on pouvait construire trois prisons.

Plus ou moins facilement, Marche-en-Famenne a été détectée. Un autre lieu l'a été à Leuze-en-Hainaut. Les choses vont bon train puisque les constructions ont commencé.

Pour la troisième prison, il y avait une volonté politique pour que cela soit sur le territoire de Sambreville intramuros et uniquement sur le territoire de Sambreville intramuros. Forcément, le dossier a patiné et patine toujours. Par la suite, Monsieur le Ministre, vous avez fait le choix d'un terrain à

Sambreville, le fameux terrain Saint-Gobain, en décrétant que c'était là-bas que la prison devait se construire.

Ce qui nous différencie, c'est que vous dites que c'est là-bas. Moi, je dis que cela sera compliqué de construire la prison à cet endroit. Je vous propose de réfléchir plutôt à cette région-là et de ne pas vouloir absolument s'entêter à rester sur le territoire de Sambreville.

Si on parle en termes d'emplois que l'installation d'une prison peut créer, le fait d'être à Sambreville ou à un kilomètre ou deux de cette entité, je ne pense pas qu'il y ait une différence pour cette région. Votre volonté est absolument de vouloir vous installer sur le terrain de Saint-Gobain.

Le 19 février 2013, finalement, après moult rebondissements, vous m'avez annoncé être en possession de la fameuse étude de faisabilité, étude conjointe - je le rappelle - Fédéral-Wallonie.

Dans les propos que vous avez tenus lors de cette réunion du 17 février, on sent bien que les conclusions ou, en tout cas, certaines conclusions de l'étude ne vous arrangent pas tout à fait puisque vous remettez en cause le fait que l'interactivité Fédéral-Wallonie n'avait pas été totale et qu'il fallait interpréter le terme de l'étude. On sentait bien que certaines conclusions ne vous arrangeaient pas.

Par contre, d'autres se sont exprimés dans la presse en disant que, maintenant, grâce à cette étude, on savait que cette prison était faisable à cet endroit-là. Il y a une perception du document différente selon les interlocuteurs.

C'est la raison pour laquelle, le 14 mars dernier, via une question écrite, je vous demandais de pouvoir disposer de l'étude afin de me faire ma propre opinion. En effet, vous aviez l'air de dire que les conclusions de l'étude n'étaient pas ce qu'elles devraient être. D'autres s'en félicitent. J'avais envie de me faire une idée précise sur la question, tant vous savez que ce dossier me passionne.

C'était le 14 mars dernier. À ce jour, je n'ai toujours rien reçu. Je reviens vers vous aujourd'hui pour voir si le dossier a avancé et si vous avez pu tirer des conclusions un peu plus précises de cette étude.

Où en est le dossier ? Comptez-vous me transmettre cette étude ou pas ? Si pas, j'aurai forcément des éléments à vous faire valoir.

De manière générale, je souhaite savoir s'il y a une évolution dans ce dossier. J'observe qu'à force de vouloir s'entêter, comme je vous l'ai déjà dit, Monsieur le Ministre, à force de vouloir ériger la prison à cet endroit et uniquement à cet endroit, toutes les prisons du master plan sont construites sauf celle-là. Mais c'était votre choix à l'époque, Monsieur le Ministre.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la construction d'une nouvelle prison sur le site de Saint-Gobain à Sambreville posait quelques questions. C'est la raison pour laquelle la Wallonie et la Régie des bâtiments avaient décidé de commanditer une étude complémentaire. En effet, elles ne partageaient pas la même analyse de l'importance de la dépollution du site.

L'étude de faisabilité m'a été communiquée par le secrétaire d'État à la Régie des bâtiments. Cette étude n'est pas terminée. En outre, je n'en suis pas le propriétaire, c'est une étude réalisée au départ du Gouvernement fédéral. Le contenu de cette étude nous rassure quant aux risques environnementaux. Ceux-ci ne compromettent en effet pas l'érection d'infrastructures carcérales et ne comportent pas de risques pour la santé des agents pénitentiaires et des détenus amenés à y évoluer.

En revanche, je ne peux pas, à ce stade, approuver les conclusions budgétaires de cette étude qui laissent entendre que le site de Saint-Gobain engendrerait des surcoûts estimés à près de sept millions d'euros, voire davantage. En effet, je constate que l'auteur de l'étude conclut lui-même que les aléas et imprévus auraient pu être fortement réduits si des études complémentaires avaient pu être réalisées. Je réfute que l'on considère certains postes comme des surcoûts tels que les aménagements de voiries, des cheminements piétons, des parkings pour vélo et des arrêts de bus. Je pense au contraire que le site présente des avantages importants qui génèrent des coûts inférieurs à d'autres sites, notamment pour les raccordements aux réseaux et les accès.

Enfin, je m'interroge sur la comparaison des coûts d'aménagement annoncés avec ceux d'autres prisons en zone urbanisée.

En ce sens, j'ai sollicité des analyses complémentaires et un calendrier précis pour avancer dans ce dossier. Pour l'heure, je ne peux vous remettre les documents afférents aux différentes études, l'ensemble de ces travaux étant, à ce stade, toujours en cours.

Des discussions doivent débiter avec le secrétariat d'État, la régie des bâtiments et l'auteur de projet. En concertation avec le ministre-président, je puis vous confirmer notre pleine détermination à défendre ce site pour la construction d'une nouvelle prison, conformément à la motion prise par le Parlement wallon le 4 mai 2011.

**M. le Président.** - La parole est à M. Mouyard.

**M. Mouyard (MR).** - Je remercie M. le Ministre

pour cette belle réponse empreinte de langue de bois dès lors que sa réponse, à la limite, il n'avait pas besoin de la faire puisque je l'ai ici et qu'elle date du 19 février.

*(Réaction de M. le Ministre Henry)*

Vous m'avez répondu exactement la même chose. C'est la preuve que, depuis le 19 février, de nouveau rien n'a évolué, que toutes les prisons du master plan sont construites alors qu'on n'aura pas encore mis la première pierre de celle qui est prévue dans la région de Sambreville. Votre réponse me donne entièrement raison.

Je constate que vous maniez quasiment avec brio la langue de bois afin de ne pas répondre, de ne pas vous mettre en difficulté dans le cadre de votre réponse.

Maintenant, pour ne pas transmettre les éléments de l'étude en question, vous dites : « Je ne suis pas le propriétaire de cette étude, celle-ci nous provient du Fédéral » alors que je vous rappelle - et je peux reprendre nombre de vos citations - que c'était bien une étude conjointe de la Wallonie et de la Régie des bâtiments. Vous dites que l'étude est toujours en cours, donc, forcément, j'ai raison, il y a bien surcoût, cela vous ennuie, vous ne voulez donc pas que ce document soit remis à quelqu'un qui pourra prouver par A + B que vous faites fausse route depuis des années sur ce dossier-là. Et la meilleure manière qu'on ne mette pas en évidence vos errances dans ce dossier, c'est de ne pas produire les documents.

Monsieur le Ministre, vous savez que je suis quelqu'un de relativement têtu et donc, ce document, je vais tout faire pour l'obtenir et mettre au jour les graves carences qui sont les vôtres dans ce dossier.

Pour terminer sur la motion qui a été déposée, à l'époque, au parlement. Je veux simplement dire que mon groupe politique avait voté contre cette motion qui...

*(Réaction dans l'assemblée)*

...forcément, pour une Ecolo, parler comme cela... Mais enfin, soit ! En conclusion, je veux simplement rappeler que je ne me sens nullement lié par cette motion. Faites-moi confiance, Monsieur le Ministre, je reviendrai vers vous sur ce dossier.

**QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MISE À JOUR DE L'EMPLACEMENT DES ANTENNES GSM LORS DE LEUR DÉMONTAGE TEMPORAIRE »**

**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 « la mise à jour de l'emplacement des antennes GSM lors de leur démontage temporaire ».

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, vous avez peut-être entendu parler des échanges ayant eu lieu dernièrement entre divers responsables politiques gréziens et Belgacom suite au démontage d'une antenne de télécommunication mobile.

Je ne vais bien sûr pas vous demander de prendre parti, ce n'est pas l'objet de ma question, mais la situation m'a conduite à m'interroger quant aux moyens d'améliorer le bien-être de nos concitoyens vivant à proximité de ce type d'infrastructures.

Le cas grézien, qui servira de simple illustration à mon propos, concerne une antenne de communication GSM placée sur le toit d'un château d'eau en 1997. Cela remonte donc à quelques années, à une époque où les normes étaient loin d'être celles en vigueur aujourd'hui. Ignorant les effets des ondes sur les êtres vivants, on privilégiait alors l'installation des antennes sur des structures déjà existantes afin de préserver les paysages. Ainsi, ces antennes furent placées en bordure d'une zone d'habitat, à une dizaine de mètres des premières maisons.

Or, l'année dernière, la SWDE, propriétaire du château d'eau, a annoncé à Belgacom qu'elle devait entreprendre des travaux sur celui-ci et que l'antenne devait par conséquent être démontée le temps que durerait la réalisation du chantier. Sur ce, l'opérateur téléphonique a sollicité auprès des autorités un permis pour placer une antenne provisoire juste à côté de son emplacement habituel.

Bien sûr, une opportunité se présentait qui consistait à faire déplacer l'antenne afin qu'elle corresponde au mieux aux normes actuelles. Cela n'a pas échappé pas aux riverains et aux membres du collège communal comme du conseil communal. Le fait est que le permis a été refusé et les négociations pour déplacer le pylône de communication ont tourné court, conduisant à une coupure du réseau lorsqu'il a fallu procéder au démontage de l'antenne, il y a à peu près 15 jours, pour permettre le début des travaux sur le château d'eau.

J'imagine que ce type d'emplacements, choisis en fonction de règles qui, aujourd'hui, sont obsolètes, ne doivent pas être rares et que de nombreuses zones du territoire doivent être concernées par de tels cas de figure.

J'ajouterais que, fort souvent, ces antennes ont été les premières à être placées et que leur position a

souvent déterminé le lieu d'emplacement des structures qui ont servi à compléter le réseau, jouant un véritable rôle d'étalon.

Monsieur le Ministre, je désirerais savoir dans quelle mesure le gouvernement pourrait encourager les communes et les opérateurs de téléphonie mobile à considérer un changement d'emplacement des antennes ne répondant plus aux normes actuelles, lorsque l'opportunité s'en présente, au travers des politiques de l'aménagement du territoire et de l'environnement, tout en assurant la continuité et l'efficacité du réseau ?

Monsieur le Ministre, j'aimerais entendre les réponses que vous pourrez m'apporter à ce sujet.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, je comprends bien les enjeux de la problématique que vous évoquez. Elle n'est cependant pas simple, dès lors que la trame de base de développement du réseau est développée à l'initiative des opérateurs et non à l'initiative des autorités publiques.

Les autorités sont chargées d'instruire les demandes d'autorisation introduites par les opérateurs. Elles ne disposent pas du pouvoir de contraindre les opérateurs à modifier l'emplacement d'antennes pour lesquelles ils auraient obtenu un permis d'urbanisme en bonne et due forme.

Le placement et le déplacement nécessitent une procédure classique de permis d'urbanisme qui peut être accepté ou refusé sur base des divers critères d'examen.

Au niveau de la législation environnementale, en vertu du décret du 3 avril 2009, une antenne émettrice stationnaire est soumise à déclaration au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Une nouvelle déclaration est requise pour tout déplacement, transformation ou extension de cette antenne. Lors de la réception de telles déclarations, les autorités communales peuvent agir auprès des opérateurs.

En résumé, les autorités communales sont libres d'intervenir auprès des opérateurs en vue d'examiner avec eux les éventuels emplacements jugés obsolètes et voir avec eux les possibilités de déplacement, en accord avec les services du fonctionnaire délégué.

Cette voie de dialogue direct me semble la plus adaptée pour répondre à des soucis tels celui qu'a récemment connu la commune de Grez-Doiceau.

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

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

le Ministre. Vous me répondez ce que le bon sens commande, je dirais, aux autorités locales, c'est-à-dire d'avoir un discours qui pourrait faciliter le déplacement des antennes avec les opérateurs. Parfois, cela ne suffit pas, c'est ce que les précédents cas avaient rencontré puisqu'il n'y avait pas eu d'accord pour trouver une meilleure implantation et ne plus se retrouver tout près des maisons environnantes.

Je ne suis pas certaine que le dialogue puisse chaque fois permettre de trouver une solution. Je me posais donc la question de savoir si, à travers l'élaboration du nouveau CWATUPE, ce n'était pas une chose qui pouvait être envisagée, c'est-à-dire de contraindre des opérateurs à s'implanter de façon plus respectueuse des nouvelles normes en vigueur.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « L'ABROGATION DES  
PÉRIMÈTRES DE RÉSERVATION AU PLAN DE  
SECTEUR »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'abrogation des périmètres de réservation au plan de secteur »

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

**M. Dodrimont (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en date du 25 avril 2013, le Gouvernement wallon examinait un projet d'arrêté abrogeant la partie du périmètre de réservation destinée à réserver les espaces nécessaires à la réalisation du contournement est de Péruwelz. C'était le point A40 de la séance du gouvernement du 25 avril 2013.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, que vous nous précisiez la portée exacte de cet arrêté ainsi que les conséquences pratiques de cette levée du périmètre de réservation sur le terrain concerné.

D'autres périmètres de réservation, on le sait, pourraient également faire l'objet d'une telle levée par un simple arrêté du gouvernement. Le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie en vigueur le permet via son article 40 § 2, cet acte.

Pourriez-vous nous préciser si on a mis, à un moment donné, en vigueur une possibilité d'arrêté qui abroge un de ces périmètres de réservation et si d'autres périmètres pourraient faire l'objet de la même mesure. Plus précisément, puisque vous savez que c'est un sujet qui intéresse bon nombre de nos concitoyens, est-il

possible de savoir si le gouvernement envisage une mesure similaire pour le périmètre de réservation inscrit au plan de secteur pour Cerexhe-Heuseux-Beaufays.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, pour répondre à la question, je voudrais d'abord faire une distinction. Deux situations peuvent en effet se présenter, à savoir que soit l'infrastructure a été réalisée, soit elle ne l'a à ce jour pas été.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2013 que vous citez concerne la première situation, le contournement de Péruwelz ayant été réalisé. La liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays relève du second cas.

L'arrêté du 25 avril 2013 abrogeant une partie du périmètre de réservation du contournement est de Péruwelz trouve son origine dans une décision précédente du Gouvernement wallon, à savoir l'arrêté du 28 mars 2013 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz, portant sur l'inscription de la zone d'activité économique dite « Polaris » à Péruwelz - Beloeil.

Cet arrêté visait non seulement l'inscription de zones d'activité économique, mais également l'abrogation du périmètre de réservation du contournement est de Péruwelz sur le territoire des communes de Péruwelz et Beloeil. Cet arrêté ne portant pas sur la commune de Bernissart, il est apparu nécessaire et cohérent de prendre un simple arrêté complémentaire abrogeant le résidu du même périmètre de réservation sur le territoire de cette commune. C'est l'objet de l'arrêté que vous citez.

La conséquence pratique de cette abrogation est que les affectations du plan de secteur sur lesquelles portait ce périmètre retrouvent leur effet plein et entier.

La décision de lever un périmètre de réservation au plan de secteur peut effectivement passer par, je vous cite, un simple arrêté du Gouvernement wallon. La décision en elle-même ne peut néanmoins être prise à la légère.

Dans le cas d'aménagements routiers, c'est aux responsables des routes qu'il revient d'apporter au gouvernement les éléments permettant la décision d'abroger tel ou tel périmètre de réservation.

Enfin, en ce qui concerne la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays, vous savez comme moi que, si la Déclaration de politique régionale indique clairement de ne pas poursuivre le projet autoroutier, il n'a pas été décidé pour autant de supprimer le périmètre de réservation.

Cela pourrait être une étape ultérieure.

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

**M. Dodrimont (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour les précisions apportées concernant l'acte qui a été posé et éventuellement la possibilité de le faire via arrêté du gouvernement ou simple arrêté du gouvernement, on l'entend comme on veut. Ce que je vais redire une nouvelle fois, c'est que l'absence de décision concernant la situation de Cerexhe-Heuseux-Beaufays est préjudiciable au plus haut point pour une série de riverains qui sont, on le sait, dans des conditions d'incertitude totale par rapport à leurs biens.

Une nouvelle fois, je prends acte que le gouvernement décide de ne pas décider dans ce dossier. On a souvent commenté ce que contient la DPR en la matière. C'est bien, mais je pense qu'à un moment donné, quand on impose une formule d'avenir par rapport à une situation, on va jusqu'au bout des choses et on assume ce que l'on a, à un moment donné, préconisé dans l'accord qui a été le vôtre.

Laisser encore une nouvelle fois ces riverains dans l'incertitude me semble être une décision ou, en tout cas, une formule peu courageuse employée par le gouvernement en la matière.

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LE RECOURS  
INTRODUIT À L'ENCONTRE DU PROJET  
ECOPÔLE D'HYGEA À HAVRÉ »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le recours introduit à l'encontre du projet Ecopôle d'Hygea à Havré ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron (cdH).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, récemment, les médias locaux de la région de Mons ont fait état de l'inquiétude des riverains concernant le projet Ecopôle à Havré.

Plus précisément, il s'agit de la construction d'un nouveau centre de récupération des déchets dont l'objectif est de passer d'un traitement de 100 000 tonnes par an - par Itradec - à 250 000 tonnes par an pour le futur, pour lequel vous avez récemment accordé à Hygea un permis unique.

Il faut savoir que la CCAT de la Ville de Mons avait, dans un premier temps, été favorable au projet. Elle a

récemment changé son avis et a, désormais, marqué son soutien à l'unanimité au comité des riverains, jugeant que l'étude d'incidences minimise les risques de nuisance et manque d'objectivité. Par ailleurs, lors de la première présentation, il faut aussi préciser que le projet avait été présenté comme travaillant dans un site fermé, ce qui ne sera plus le cas à l'avenir.

En effet, les dysfonctionnements de l'actuelle Itradec et les nuisances causées aux riverains sont relativement passés sous silence. Il s'agit, selon l'étude, « d'une demande à étudier comme un tout nouveau projet et non comme la continuité des activités ». On peut s'interroger sur cette définition.

De plus, alors que le projet déroge au plan de secteur selon l'urbanisme, le fonctionnaire délégué a choisi de s'écarter du plan de secteur et du règlement communal.

En outre, alors que les riverains avaient suggéré une proposition alternative, à savoir des terrains libres dans le zoning industriel, la proposition a été rejetée par l'étude d'incidences, estimant que, contrairement au site d'Havré, celui-ci n'était pas situé assez près du centre de gravité, à un kilomètre près.

*Last but not least*, l'étude préconise l'emploi de MTD - meilleures techniques disponibles - afin d'éviter les nuisances, à savoir :

- la mise en dépression des bâtiments ; mais puisque cela travaillera à portes ouvertes, on peut se poser la question ;
- l'extraction de l'air vicié des halls grâce à des biofiltres et une installation de lavage de l'air.

L'étude cite, sans préciser lesquels, des centres à l'étranger où ce type de dispositif serait efficace. Or, les expériences menées prouvent tout le contraire.

J'ai vérifié les informations. Par exemple, l'usine Trivalis, en Vendée, utilise exactement le même système de filtration de l'air que ce que recommande l'étude pour le nouveau projet. Or, en janvier 2013, suite aux problèmes de nuisances olfactives répétées, l'exploitant a dû entamer des travaux d'assainissement.

Autre exemple, l'usine Amétyst de Montpellier, similaire à l'Ecopôle, et présentée comme un fleuron de la technologie par le porteur du projet, la situation y était telle, que le préfet de l'Hérault a rédigé deux arrêtés préfectoraux pour mettre en demeure l'agglomération de prendre des mesures nécessaires pour supprimer les nuisances olfactives. Les travaux d'amélioration ne réduisant pas les nuisances, l'agglomération a commencé à racheter les maisons des riverains les plus proches. Même scénario catastrophe du côté du Biopole d'Angers. Ces comparaisons démontrent le manque d'objectivité sur les performances des MTD et l'impact que cette industrie aura sur les populations riveraines du centre Hygea.

Monsieur le Ministre, va-t-on dès lors parier sur le bien-être des riverains ? Faudra-t-il attendre que l'usine soit construite pour se rendre compte des conséquences, mais un peu tard ? Ne faudrait-il pas être à l'écoute et anticiper plutôt que de devoir colmater les problèmes qui surviendront et devoir à nouveau investir massivement afin de réduire les nuisances au vu des exemples que je viens de vous citer ? Je vous remercie pour vos 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. - Madame la Députée, le projet auquel vous faites référence a fait l'objet d'un permis unique délivré par les fonctionnaires techniques et délégués compétents en première instance en date du 21 janvier 2013. Ce permis a effectivement fait l'objet d'un recours de la part de riverains, recours qui a été introduit le 22 février et réceptionné le 25 février 2013.

À ce jour, le dossier est en cours d'instruction au sein des administrations de l'environnement et de l'urbanisme, lesquelles doivent me transmettre leur rapport de synthèse au plus tard le 5 juin 2013.

Je ne peux, à ce stade, me prononcer sur le fond du dossier.

Cependant, les éléments dont vous faites état et les courriers des riverains qui m'ont été envoyés ont attiré toute mon attention et ces remarques ont été envoyées aux administrations en charge du dossier.

À ce stade, je ne peux pas vous en dire davantage.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Moucheron.

**Mme Moucheron** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, mais j'entends que vous avez toute votre attention sur ce dossier car, effectivement, le projet précédent a fait état de gros problèmes en matière de nuisances. Le prochain, forcément, en aura d'autres puisqu'on fait plus que doubler les déchets entrants.

Par ailleurs, il est interpellant de voir qu'on nous avait présenté un dossier dont l'usine fonctionnerait fermée et qu'on a une dérogation pour pouvoir travailler avec les portes ouvertes pendant la journée, ce qui forcément aura des conséquences indéniables.

Je vous répète ma volonté et je vous encourage à être très attentif à ce dossier.

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

## **QUESTION ORALE DE M. DE LAMOTTE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DEGRÉ DE PRÉCISION DES GUIDES D'URBANISME »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le degré de précision des guides d'urbanisme ».

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

**M. de Lamotte** (cdH). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai eu connaissance récemment d'un article qui porte sur les restrictions architecturales et urbanistiques de certains plans communaux d'aménagement et de certains règlements communaux d'urbanisme.

À titre d'exemple, certains de ces documents interdisent la construction de maison en bois. Monsieur le Ministre, je ne vous parle pas de chalets suisses en Wallonie, mais de maisons contemporaines en bois ou revêtues de parements en bois. Vous savez qu'actuellement, ce type de construction est très à la mode.

Même si cela est au goût du jour, il semblerait qu'il ne soit pas aisé de construire de telles maisons en raison de freins provenant, par exemple, des règlements urbanistiques et même parfois, des conceptions de certains mandataires locaux. Plusieurs communes notamment ne jurent que par la brique et, dès lors, ce genre de projet fait automatiquement l'objet d'un refus.

Je ne souhaite pas discuter de l'esthétisme ou de l'intégration au cadre bâti des constructions en bois, bien que j'aie un avis sur la question. Cependant, je souhaiterais souligner les divergences qui existent d'une commune à une autre.

Pour reprendre l'exemple des constructions en bois, certaines communes les interdisent purement et simplement, tandis que d'autres les autorisent à certaines conditions. Ces différences reflètent des sensibilités communales en fonction de leurs élus.

À la suite de la réforme du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, ces documents n'existeront plus. Les guides d'urbanisme sont amenés à se substituer aux règlements communaux.

À ce propos, je souhaiterais savoir quel sera le degré de précision du guide régional d'urbanisme. Ce guide pourrait-il, à titre exemplatif, réglementer les constructions en bois ou de telles dispositions devront-elles se trouver dans le guide communal ?

Malgré l'adoption du guide régional, les sensibilités communales subsisteront-elles et de quelle manière ?

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me donner quelques précisions à ce sujet ? Je vous remercie d'avance.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le CWATUPE en vigueur permet au gouvernement d'adopter un règlement régional d'urbanisme, portant sur la conservation, la beauté des constructions, des installations et de leurs abords.

Le règlement communal peut, lui, contenir pour les bâtiments principaux et secondaires, des prescriptions relatives à l'implantation, à la hauteur et aux pentes des toitures, aux matériaux d'élévation et de couverture, ainsi qu'aux baies et ouvertures.

À plusieurs reprises, j'ai indiqué ma volonté de passer d'un urbanisme de loi à un urbanisme de projet, laissant la place à des formes d'architecture innovantes et créatives qui apporteront des solutions aux défis démographique et énergétique que nous rencontrons aujourd'hui. Vous avez raison de souligner les contraintes qui pèsent sur les constructions en bois qui sont un bon exemple de ce que l'on qualifie, maintenant, de règles tatillonnes.

L'avant-projet de décret formant le Code du développement territorial adopté par le gouvernement le 18 avril dernier traduit ma volonté de recentrer les préoccupations sur la localisation et les gabarits des constructions, tout en laissant une plus grande souplesse pour les détails des projets.

En ce qui concerne les guides, deux éléments majeurs sont à relever. D'une part, leur valeur juridique est modifiée. D'une valeur réglementaire extrêmement rigide impliquant le recours quasi permanent à la dérogation, nous passons à des guides à valeur indicative, qui devront se concevoir comme des balises, des orientations pour ceux qui conçoivent les projets et une aide à la décision pour les autorités. D'autre part, le contenu de ces documents est modifié.

Le guide d'urbanisme contiendra ainsi des indications portant sur la conservation, la volumétrie et les couleurs, la solidité, les principes généraux d'implantation des constructions et non plus sur la beauté.

Le guide communal, quant à lui, se concentrera sur le mode de groupement, la volumétrie, l'implantation des constructions, leur couleur et l'aménagement des abords.

Ici aussi, vous constatez que les détails

architecturaux ne font plus partie des indications du guide communal.

En ce qui concerne les liens hiérarchiques entre les deux documents, le code indique que : « Sur un territoire donné, quand un guide régional et un guide communal prévoient des indications sur un même thème, les indications qui s'appliquent sont celles définies par le guide communal ». Le guide communal peut s'écarter du guide régional moyennant une motivation qui démontre que ces écarts sont « justifiés compte tenu des spécificités du territoire sur lequel il porte ».

Ceci traduit la volonté du gouvernement de préserver l'autonomie des communes tout en les responsabilisant aux enjeux qui sont ceux de l'urbanisme aujourd'hui.

Voilà, Monsieur le Député, en préambule aux discussions que nous aurons sur le projet de décret.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. de Lamotte.

**M. de Lamotte** (cdH). - Merci pour ces prémisses par rapport à ce que vous évoquez. Nous serons attentifs à toutes ces dimensions, car vous avez parlé de couleur, notamment dans les guides. Comme on le sait, en esthétisme, les goûts et les couleurs sont des choses très nuancées, si vous me permettez l'expression. J'ai bien noté le degré de hiérarchie entre les uns et les autres et la difficulté à laquelle les sensibilités diverses seront parfois confrontées.

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

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LA GESTION  
D'INCENDIES FACE À UNE INSTALLATION DE  
PANNEAUX SOLAIRES »**

**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 « la gestion d'incendies face à une installation de panneaux solaires ».

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

**M. Dodrimont** (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est un article de presse qui m'a interpellé et qui concerne les hasards de la vie. Une personne que nous connaissons probablement bien tous les deux, Monsieur le Ministre, cette personne habitante de Comblain-au-Pont, victime

d'un incendie, a vu sa toiture prendre feu. Quand les pompiers sont arrivés sur place, ils ont été confrontés aux difficultés habituelles dans un cas tel que celui-là. Ils ont été également confrontés à la difficulté d'intervenir, disent-ils, à cause des panneaux solaires ou photovoltaïques disposés sur la toiture.

Ce qui m'interpelle par rapport à ce fait divers malheureux, c'est que, finalement, aucune information ne soit donnée aux autorités communales et ne part au service d'incendie lorsque de telles réalisations se font sur des habitations qu'il convient de protéger.

Dans le cas qui nous occupe ici, les normes étaient tout à fait respectées, c'est une installation récente. Je ne voudrais, en aucun cas, qu'on puisse imaginer que l'installation n'était pas pleinement conforme ; je suis certain que c'est le cas. Mais il n'en demeure pas moins la difficulté rencontrée par les pompiers dans le cadre leur intervention.

Je voulais initier une petite réflexion par rapport à cela. Une procédure permettant, à tout le moins, à la commune d'être au courant de cette installation avec, pourquoi pas, la possibilité de répertorier ce type d'installation pour que les services d'incendie, dans un cas similaire à celui qui nous occupe, puissent être avertis de la présence de ces panneaux et puissent prendre des mesures différentes en termes d'intervention.

Je pense que, pour la sécurité, il convient d'avoir une réflexion. C'est, en tous les cas, le sens de ma question d'aujourd'hui.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je suis, bien entendu, interpellé comme vous par le caractère dramatique de cette situation.

Ce que vous évoquez, à savoir, une procédure permettant à la commune et au service d'incendie dont elle dépend d'attester de la conformité de l'installation en fonction des risques en cas de départ de feu ne s'apparente pas à des balises en matière d'urbanisme. Il s'agit de la mise en place d'un dispositif qui relève du règlement général sur les installations électriques, le RGIE rendu obligatoire par l'arrêté royal du 10 mars 1981.

À l'heure actuelle, comme pour toute autre installation électrique, un examen de conformité doit être effectué par un organisme agréé pour toute nouvelle installation photovoltaïque ou après toute extension de celle-ci.

Ainsi, s'il devait y avoir nécessité d'aménager certaines prescriptions du RGIE, il s'agirait dans ce cas

d'une compétence du ministre fédéral de l'Économie.

Par ailleurs, mon collègue, M. Nollet, Ministre de l'Énergie, a fait réaliser une étude intitulée « Guide de prescriptions techniques relatives à la protection des biens, des personnes et plus particulièrement celle des pompiers pour les installations solaires photovoltaïques », car se pose directement la question de la sécurité des pompiers eux-mêmes ; elle a été réalisée par Vinçotte pour le compte du SPW-DGO4, et a été déposée fin juin 2012. La mise en œuvre des mesures de prévention qui devraient résulter de l'expertise réalisée nécessitera probablement une action partagée avec les autres entités régionales ainsi qu'avec l'entité fédérale.

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

**M. Dodrimont** (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. Je vais tâcher de me procurer cette brochure de manière à voir ce qu'elle contient.

**QUESTION ORALE DE M. FOURNY À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « L'AÉRODROME DE  
SAINT-HUBERT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fourny à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'aérodrome de Saint-Hubert ».

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

**M. Fourny** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, après l'aérodrome de Spa, c'est celui de Saint-Hubert qui connaît quelques tourmentes.

Comme vous le savez, en 2009, cet aérodrome a été repris par Idelux en raison notamment des difficultés qui étaient rencontrées à l'époque, mais surtout pour l'intérêt pour le développement territorial et provincial qu'il représente.

Dans ce cadre, Idelux envisage de créer une zone d'activité économique connexe à l'aérodrome. Elle a, pour ce faire, déposé et obtenu de la Région wallonne, par votre intermédiaire, un permis d'urbanisme. Cependant, un recours en annulation et une demande en suspension ont été introduits à l'encontre de ce permis d'urbanisme par les riverains.

Dans un premier temps, le Conseil d'État a rejeté la demande en suspension considérant qu'il n'y avait pas de risque ni de préjudice grave à un point tel qu'il serait difficilement réparable.

Cependant, dans l'arrêt qui a été rendu, le Conseil d'État agite quand même la sonnette d'alarme dans la mesure où il aurait jugé sérieux certains moyens soulevés à l'encontre du permis et, plus précisément, le Conseil d'État aurait considéré qu'Idelux aurait dû procéder à une évaluation globale des incidences sur l'environnement de son projet. Il s'agit du problème du saucissonnage évoqué par le Conseil d'État au niveau de la gestion de ce dossier.

Ce qui m'interpelle, c'est que le Conseil d'État aussi a estimé qu'Idelux aurait dû introduire une demande de permis unique et non pas une demande de permis d'urbanisme.

Enfin, le Conseil d'État aurait considéré incomplète l'évaluation des incidences sur l'environnement jointe à la demande de permis.

Tous ces éléments me perturbent et m'interpellent dans la mesure où vous avez eu à gérer ce dossier et où vous avez délivré le permis. Voir qu'on se trompe de manière aussi lourde, me semble-t-il, sur le type de permis à octroyer, permis unique et non pas un simple permis, c'est quand même assez interpellant. Vous êtes l'autorité maîtresse en cette matière et le Conseil d'État qui vous rappelle à vos obligations, cela m'étonne très fortement.

Je m'étonne véritablement que ces éléments de fond importants n'aient pas été décelés au moment de l'instruction de ce dossier par votre administration et votre cabinet. Dès lors, j'aimerais obtenir quelques explications de votre part sur l'appréciation que vous donnez à la lecture de cet arrêt rendu par le Conseil d'État lié, dans un premier temps, à la suspension, recours en annulation toujours actuellement pendant et dont les effets sont attendus dans les mois à venir.

Mais, en tout cas, sur le terrain, la situation est très préoccupante. J'aimerais connaître votre proposition et les recommandations que vous formulez en la matière.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, les arrêts du Conseil d'État ne sont pas toujours totalement prévisibles, sinon les choses seraient plus simples. C'est le rôle aussi d'une instance de recours.

L'intercommunale Idelux a introduit une demande de permis d'urbanisme auprès du fonctionnaire délégué en date du 23 janvier 2012. La demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans le cadre du redéploiement économique et touristique de l'aérodrome de Saint-Hubert et porte précisément sur des démolitions de bâtiments et voiries, la réalisation et l'équipement de voiries et la modification du relief du sol en vue de la réalisation d'une plate-forme destinée à l'accueil d'un

atelier de maintenance aéronautique.

Le permis a été octroyé par le fonctionnaire délégué en date du 5 septembre 2012.

Une requête unique a été introduite auprès du Conseil d'État en date du 14 novembre 2012. Ce qui signifie que je ne suis pas intervenu directement.

La haute juridiction a rejeté la demande de suspension en invoquant le fait que le préjudice grave et difficilement réparable n'était pas établi.

Comme vous le soulignez, la haute juridiction a relevé que les différents objets du permis constituent une phase indispensable à la réalisation d'un projet unique destiné à redéployer l'aérodrome de Saint-Hubert et que dès lors le projet ne pouvait se concevoir sans une évaluation globale des incidences.

En outre, le Conseil d'État relève que dès lors que certains travaux autorisés par le permis d'urbanisme contesté sont indissociables du projet de création d'un nouvel atelier qui a fait l'objet d'un octroi de permis unique, une demande de permis unique était requise en lieu et place de la demande de permis d'urbanisme.

Dans le cadre du redéploiement de l'aérodrome, Idelux a choisi de déposer plusieurs demandes de permis d'urbanisme et de permis uniques portant sur les différents travaux nécessaires à l'objectif poursuivi. Le Conseil d'État estime que cette stratégie de développement ne peut être suivie et qu'Idelux aurait dû, à tout le moins, procéder à une évaluation globale des incidences du projet.

Le fonctionnaire délégué a, quant à lui, instruit le dossier qui lui a été déposé par Idelux en ayant une connaissance globale du projet. Il a statué en toute connaissance de cause en procédant à une instruction soignée du dossier, mais le Conseil d'État, qui soit dit en passant, passe, lui, d'un aérodrome à un aéroport dans ses considérants, estime pour sa part que ce n'est pas suffisant.

Nous devons, bien entendu, nous conformer à l'arrêt du Conseil d'État.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fourny.

**M. Fourny** (cdH). - Dont acte au niveau de la réponse apportée. Ce qui m'interpelle vraiment - vous l'avez souligné - c'est au fonctionnaire délégué d'avoir une vision globale de la manière dont le dossier était appréhendé par l'intercommunale. N'aurait-il pas pu, à un moment donné, agiter le grelot et lui-même prendre des dispositions afin d'attirer l'attention sur le fait qu'il faille s'orienter plutôt vers un permis unique plutôt que des demandes séparées de permis ?

Mon questionnement est là parce qu'en définitive, cet incident de procédure risque d'avoir des

conséquences intimement lourdes sur le développement économique de l'aérodrome, son avenir et de l'attrait que celui-ci peut avoir pour des investisseurs actuellement potentiels qui sont présents et intéressés à investir à Saint-Hubert pour redéployer l'aérodrome avec des activités nouvelles.

Cela m'interpelle. Je reste un peu sur ma faim sur la manière dont le dossier a été appréhendé.

Je prends acte, à ce stade, des réponses que vous m'apportez. Je reviendrai vers vous avec d'autres questionnements sur le fond.

**INTERPELLATION DE M. BORSUS À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LA CARTOGRAPHIE DE  
L'ÉOLIEN EN WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la cartographie de l'éolien en Wallonie ».

La parole est à M. Borsus pour développer son interpellation.

**M. Borsus (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, parlez de biais, c'est pour mieux faire face à ce dossier. En l'espèce, je souhaiterais...

**M. le Président.** - L'éolien, c'est M. Desgain.

*(Rires)*

**M. Borsus (MR).** - Non, je disais désolé de vous parler de biais, c'est pour mieux faire face à ce dossier. N'évoquez pas mes collègues, bref.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais faire le point avec vous, puisque l'on sait que le 15 mars 2013, à l'initiative du gouvernement, vous lanciez, avec votre collègue, un courrier à l'ensemble des 262 communes de Wallonie en vue de solliciter leur avis préalable sur leur projet de cartographie de l'éolien. Pour mémoire, cet avant-projet de carte fut adopté par le Gouvernement wallon en sa séance du 21 février 2013.

La consultation se terminait le 30 avril 2013. La présente interpellation vise à faire le point sur le sujet suite à la clôture de cette pré-enquête publique. Je prolonge d'ailleurs une analyse que la secrétaire fédérale d'Ecolo a livrée quelques jours plus tard dans les journaux, évoquant un certain nombre de statistiques quant aux réponses des communes.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais, en cette

enceinte parlementaire, vous proposer de dresser les premières conclusions de cette consultation. Combien de communes ont remis un avis ? Quelle est la tendance générale de ces avis ? Peut-on quantifier cette tendance ? Peut-on en déduire, en communiquer un certain nombre des éléments d'analyse ? Nul doute que vos services, vous-même, vos collaborateurs, ont plongé dans l'ensemble de ces avis. Pouvez-vous indiquer combien de villes et communes ont répondu positivement ?

Par ailleurs, la presse a fait l'écho des débats au sein des collègues ou conseils communaux. Les extraits sont souvent critiques, probablement que lorsqu'il y a un avis positif, il y a peut-être eu un écho moins large. Ce que j'ai relevé est extrêmement éclairant. Je me permets de vous livrer quelques titres d'articles que j'ai relevés à travers les médias. C'est loin d'être exhaustif :

- « Couvin : une carte incompréhensible » ;
- « Bièvre : rejet du cadre de référence éolien » ;
- « Gembloux : non au cadre éolien wallon » ;
- « Ciney : non à 70 nouvelles éoliennes » ;
- « Huy refuse le projet n'importe quoi, n'importe où » ;
- « Chimay est contre le plan de développement éolien ».

Je vous en passe et des meilleures, jusqu'aux articles qui évoquaient un début de fronde des municipalistes.

Mon attention était tout spécialement attirée par l'avis de l'UVCW qui s'est exprimée concernant la procédure pour l'essentiel. L'élément ou, en tous cas, un des éléments centraux de l'avis de l'UVCW, c'est que cette structure représentative de l'ensemble des entités communales wallonnes souhaite que les communes soient mieux et plus entendues dans le processus et, de manière à l'être, revendique, très clairement, un avis conforme en la matière. C'est-à-dire la traduction administrative d'une analyse de terrain qui consiste à dire : « Nous sommes les autorités de proximité, nous sommes les premiers réceptacles de l'expression, de l'analyse de la population. Nous souhaitons que notre avis ne soit pas simplement - comme c'est souvent le cas, affirment les bourgmestres de Gembloux et d'Éghezée - suivi par l'autorité, par les autorités, en général.

Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes

Pouvez-vous nous dresser un état des lieux des réponses reçues ? Quelles sont les principales craintes et critiques que le gouvernement a pu identifier ?

Quelle est la suite que le gouvernement pourra réserver aux différents arguments développés ?

Compte tenu de l'ampleur des arguments développés, ne serait-il pas sain - en démocratie, vous savez que nous sommes attachés à cette dynamique

participative - de revenir vers les communes en communiquant à l'ensemble de celles-ci, ce que leurs consœurs ont exprimé dans le cadre de cette consultation publique ? Comme certains l'ont suggéré, un passage en deuxième lecture au gouvernement est-il envisagé avant le lancement de l'enquête publique pour reformater le modèle et peut-être baliser les assurances que les villes et communes revendiquent ?

La date de la gigantesque enquête publique éolien wallon qui s'annonce est-elle confirmée ?

Bref, y a-t-il d'autres informations que vous pouvez partager avec cette commission qui est, comme vous le savez, la vôtre, Monsieur le Ministre ?

**M. le Président.** - Plus exactement la nôtre, Monsieur Borsus.

La parole est à M. Desgain qui intervient dans le cadre de l'interpellation de M. Borsus.

**M. Desgain** (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vais saisir cette occasion pour vous demander de nous faire le point sur cette première partie de consultation des communes qui me paraît une phase intéressante et tout à fait utile et qui a permis une première approche de la part des autorités communales sur la cartographie éolienne.

Monsieur le Ministre, je souhaite vous demander, comme mon collègue, M. Borsus, quelle est la suite que le gouvernement y réservera ? Comment les principales observations faites par les communes concernant des localisations, des adaptations de cartes, des remarques sur des difficultés locales ou des aspects locaux qui n'ont pas été pris en compte ou qui pourraient ne pas avoir été pris en compte comme une réserve naturelle locale ou des éléments comme cela, comment les éléments venant de cette première partie de consultation des communes seront-ils intégrés dans la suite de la procédure ? C'est important.

Beaucoup de communes se plaignent de la précision de la carte qu'elles ont reçue, qui est, à ce stade, une carte qui n'est pas à la même échelle que les plans de secteur ; c'est une carte avec une échelle plus grande.

J'aurais voulu savoir si cet élément, dans les remarques fournies par les communes, serait pris en compte dans la suite de la procédure dans les études d'incidences, puis dans les enquêtes publiques qui s'ensuivront. Je dis l'étude d'incidences, car je suppose que, comme on est dans un élément de cartographie, c'est une étude d'incidences réalisée comme sur les autres aspects cartographiques. Les exigences européennes d'établissement d'études d'incidences sur la cartographie touchent l'ensemble de la cartographie. J'imagine qu'il n'y aura pas une étude par petite tâche verte ou par grande tâche verte qui figure actuellement sur la cartographie.

Ce serait intéressant que vous apportiez des précisions sur le système de découpage des lots, car plusieurs communes ne l'ont pas trop bien compris.

C'est également important dans le cadre de la procédure à bien préciser. J'ai écouté attentivement la liste des communes que M. Borsus relevait, qui ont émis un avis totalement négatif ; j'en compte une douzaine. Je pense que beaucoup de communes ont remis des avis plus nuancés, avec des remarques plus circonstanciées par rapport à leur propre territoire, aux zones proposées dans la cartographie éolienne sur leur propre territoire. Les communes qui ont fait cela peuvent aussi apporter des éléments intéressants dans la suite de la procédure, et même de la mise en œuvre des lots éoliens à l'avenir. Telle que la cartographie a été présentée aux communes, on sait qu'il n'y aura pas d'éolienne sur l'ensemble des zones indiquées favorables dans la cartographie, entre 20 et 30 % seront occupés. C'est effectivement important de pouvoir, dans le cadre de la procédure, recueillir des observations de communes disant : « Mais écoutez, sur le territoire de ma commune, telle zone ne nous paraît pas appropriée parce que c'est une question de paysage, telle autre me paraît plus intéressante, car plus éloignée des habitations ». Je pense que ce sont des éléments qu'il faut pouvoir prendre en compte dans le cadre de la procédure. Je voulais donc vous demander comment ces éléments seraient pris en compte dans la suite de la procédure. Il me paraît effectivement utile, et je pense que c'est le but de la procédure, que quand les communes sont consultées dans une étape préalable, on puisse intégrer une série de leurs observations dans la suite de la procédure et que cela puisse être pris en compte dans la procédure d'étude d'incidences, comme cela peut se faire dans les procédures d'études d'incidence classiques où les riverains peuvent émettre des observations. Celles-ci seront analysées dans le cadre du processus d'étude d'incidences mis en place.

**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, Messieurs les députés, le dossier éolien est un dossier sensible qui provoque des inquiétudes parfois complètement démesurées, mais auxquelles nous nous devons de répondre, ce que nous faisons.

Vous ne l'ignorez pas, une telle tension est inhérente à tout projet d'envergure ayant un impact sur le cadre de vie. De telles tensions se rencontrent, par exemple, sur d'autres dossiers d'intérêt général comme l'installation des zones d'activité économique, des canalisations de gaz ou d'électricité, la création de lignes de train, de contournements routiers, et cætera.

La tension que suscite le projet éolien est tout à fait compréhensible, surtout au vu des légendes et autres peurs qui circulent sur le développement éolien wallon.

C'est pourquoi, depuis, l'entame de ce dossier, mon collègue le ministre Nollet et moi-même cherchons à réduire ces différentes craintes, en menant des démarches de consultation et de participation.

Je rappellerai que l'ensemble du dossier éolien a été élaboré et est conduit de façon particulièrement participative.

Tout d'abord, pour réaliser le cadre de référence, le gouvernement a réactivé la « cellule éolienne ». Celle-ci a entendu de nombreux acteurs publics et de la société civile, dont notamment l'Union des Villes et Communes de Wallonie, mais aussi la FWA, EDORA, les fonctionnaires techniques et délégués, et cætera.

C'est sur base de ces propositions que le cadre de référence a été adopté en première lecture par le gouvernement en décembre 2011. Il a ensuite été soumis à un deuxième tour de consultation. Je rappelle que c'est dans ce cadre que sont prévus les critères des conditions d'implantation des mâts. Des modifications ont ensuite été apportées au cadre afin de tenir compte de ces avis. C'est cette dernière version qui a été adoptée par le gouvernement en février 2013. On ne peut donc pas dire que ce cadre ait été écrit sans concertation.

Ensuite, la cartographie des zones favorables et des lots, quant à elle, suit la procédure d'évaluation des plans et programmes de la directive de l'Union européenne. Elle sera soumise à enquête publique - M. Borsus parle de gigantesque enquête publique - dans les 262 communes de Wallonie. Chaque citoyen wallon aura la possibilité d'aller consulter la carte et le dossier méthodologique, d'émettre des remarques et des critiques. De même, les 262 conseils communaux seront appelés à nous remettre leur avis sur cette carte.

Je suis tout à fait conscient des questions et attentes autour d'un enjeu comme celui du développement éolien wallon. Il s'agit de rencontrer des objectifs économique et énergétique éoliens importants dans les meilleures conditions - c'est précisément à cela que nous travaillons et les communes ont un rôle important à jouer dans ce processus.

C'est dans cette optique que, suite à la décision du gouvernement du 21 février dernier, M. le Ministre Nollet et moi-même avons soumis la cartographie de l'éolien à une première consultation, informelle, supplémentaire à l'enquête publique et aux avis officiels qui suivront.

Le but était de permettre aux communes de se saisir, dès maintenant, de ce dossier essentiel pour l'avenir de la Wallonie, de répondre à leurs questions afin qu'elles puissent à leur tour répondre à celles de leurs concitoyens et enfin d'avoir un premier retour sur les cartes, afin d'améliorer celles-ci et que l'enquête publique se déroule au mieux.

Dans ce cadre, nous avons ainsi rencontré, dans

chaque province wallonne, les mandataires communaux afin de leur expliquer le travail réalisé sur la cartographie. Ces séances ont été un succès : 187 communes étaient présentes, dont 62 bourgmestres et 148 échevins.

Lors de ces séances de présentation aux communes, un climat plutôt serein et constructif était de mise. Des demandes nous ont été faites, sur la précision des cartes, la clarté des critères appliqués, et cætera. Nous les avons entendues et en tiendrons compte pour l'enquête publique.

Je voudrais ajouter que, lors de ces séances, de nombreuses communes se sont inquiétées de constater qu'elles n'avaient pas, ou pas assez, de zones favorables sur leur territoire et qu'elles regrettaient de ne pas pouvoir développer de parc éolien sur leur territoire. Mais ces avis ont rarement été mis en avant dans le débat public.

En parallèle à ces séances d'information, les communes disposaient de la possibilité de nous faire parvenir un premier avis informel pour le 30 avril. À l'écoute des communes, nous avons élargi le délai d'une semaine afin de prendre en compte un maximum d'avis.

À ce jour, nous avons reçu plus de 130 réponses. Ces réponses sont minutieusement dépouillées par mon administration. Je pourrai donc bientôt vous proposer une analyse des avis exprimés. Une question importante semble se dégager, à savoir le degré de précision des cartes. En effet, 70 % des communes ayant remis un avis y font référence. Cette demande sera entendue dans le cadre des cartes diffusées pour l'enquête publique. Les autres questions portent notamment sur les paysages, l'autonomie communale ou la préservation du cadre de vie.

Je le répète, l'enjeu est important, puisqu'il s'agit de gagner en autonomie énergétique, de développer l'emploi en Wallonie autour d'un secteur en pleine croissance, de favoriser l'éolien citoyen et de se réappropriier les bénéfices de ce nouveau développement économique, tant au niveau des citoyens que des pouvoirs locaux. Il est donc indispensable de permettre aux communes de se saisir du dossier, dès maintenant, et de faire des remarques permettant de l'améliorer.

J'ai bien entendu également les remarques des uns et des autres concernant les procédures de décision, lesquelles font l'objet du projet de décret actuellement en discussion au sein du gouvernement, puisque, comme vous le savez, l'objectif de notre démarche, au-delà de caractère transparent de la diffusion de la carte - élément majeur depuis l'ensemble du développement historique de l'éolien en Wallonie - est de sortir du système « premier arrivé premier servi », en organisant le développement éolien à l'échelle des lots.

Pour répondre à la question de M. Desgain, le

découpage du territoire wallon en lots vise précisément à avoir une conception d'ensemble du développement éolien sur ces lots et ces lots qui sont assez inégaux entre eux, en superficie, en taille et en forme de territoire ont été déterminés pour constituer des ensembles cohérents sur base des lignes existantes du paysage, de la séparation des autoroutes, et cætera, et faire donc en sorte que les lots soient plus ou moins indépendants les uns des autres. On ne va pas avoir un découpage de lots qui passent en plein milieu d'une plaine où il est possible de développer fortement l'éolien. C'est justement en essayant d'isoler les lots des uns et des autres que ce découpage a été réalisé.

Nous tiendrons compte des avis de chacun, dès lors qu'ils sont objectifs.

C'est en ce sens qu'un retour en sera fait au gouvernement dans les toutes prochaines semaines.

En conclusion, Monsieur Borsus, je constate qu'au-delà des enjeux politiques, beaucoup de mandataires communaux sont conscients que le travail du Gouvernement wallon, dans ce dossier, a consisté à aider les communes et les citoyens en leur donnant, avec ce nouveau cadre et ces cartes, les outils nécessaires pour encadrer un développement harmonieux des projets éoliens, et cela, au bénéfice de tous les Wallons. Mais il est clair que le débat va se poursuivre avec notamment l'organisation de l'enquête publique qui débutera courant de ce mois de juin et qui permettra, à chaque citoyen, de prendre connaissance de l'ensemble du dossier, de se positionner, de même qu'aux communes, dans leur avis officiel qui en résultera.

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

**M. Borsus (MR).** - Je voudrais tout d'abord exprimer un problème de calendrier, dès l'instant où vous confessez vous-même que les cartes sont approximatives et doivent être à nouveau rédigées. Il convient effectivement que cette enquête publique, sauf si le but est de l'organiser à la va-vite, avant les vacances, soit menée dans des conditions raisonnables. Des conditions raisonnables sont des conditions qui permettent tout simplement la participation citoyenne de celles et ceux qui veulent exprimer une opinion, quelle que soit la nature de celle-ci.

Pour les distraits, je voudrais rappeler qu'un certain nombre de communes vont être d'une vigilance extrême quant à la régularité de la procédure et quant à l'ensemble des éléments de la régularité de la procédure.

Je voudrais rappeler que la Région wallonne a réussi un magistral échec notamment dans l'enquête Natura 2000 et j'invite M. le Ministre - qui, de façon extrêmement imprudente, confirme une enquête publique au mois de juin - à bien mesurer l'ensemble de ce que cela implique. Je pense que cela va être difficile, si toutefois l'objectif est de permettre une véritable

consultation avec publication dans les bulletins locaux, publications, annonces, bref, avec un minimum de préavis.

Si l'objectif est de faire cela rapidement, alors qu'on doit encore réécrire les cartes, que vous avez accordé un délai complémentaire aux communes pour rentrer leur avis et ensuite, que l'on doit communiquer les documents à la population, organiser l'enquête publique, et cætera, je rappelle que cela ne se fait pas comme cela. Dans notre État de droit, les communes ne sont pas les serviteurs d'une option régionale, quelle qu'elle soit. Tout cela doit être un minimum concerté, me semble-t-il.

Deuxièmement, je voudrais attirer l'attention sur le fait que dans l'ensemble de votre communication, je suis assez étonné du fait que vous semblez avoir été ou avoir eu un écho des communes qui semblent assez largement différent de ce que j'entends. Si je comprends bien, vous avez plutôt un *trend* positif, une ambiance hormis quelques questions de délimitations de ceci et de cela. Moi, ce que j'entends, c'est que s'il n'y a pas d'avis conforme, c'est manifestement une fronde qui vous attend.

**M. le Président.** - Puis-je vous demander de conclure la réplique ?

**M. Borsus (MR).** - C'est une interpellation. Si vous estimez que je doive balayer sans...

**M. le Président.** - Non, je vous donne le temps de parole complémentaire.

**M. Borsus (MR).** - C'est gentil.

Troisièmement, j'attire l'attention sur le fait que vous omettez tout un chapitre dans votre développement. Vous parlez d'emploi, de perspectives d'énergies renouvelables. Vous oubliez de dire que tout cela, c'est cher, c'est vilain et c'est sur le coût et le dos des consommateurs, des entreprises et du monde de l'activité économique. Vous ne mentionnez aucunement les emplois que vous allez détruire en créant de la surcharge sur le coût de l'énergie.

Il y a un certain nombre de principes fondamentaux de précautions de santé publique, de recul, de paysage et aussi d'incertitudes juridiques par rapport à votre mécanisme qui doivent être levés. Je rappelle, et j'en conclus, Monsieur le Président, par exemple que les 3/4, si pas 4/5 du territoire wallon sont aujourd'hui juridiquement captés par les sociétés. La plupart des sites qui sont aujourd'hui mentionnés font l'objet de contractualisation avec les sociétés. Balayez-vous tout cela ou pas ?

Par ailleurs, des dossiers sont, aujourd'hui, sur votre table pour des zones non capables et soumis à votre examen tandis que d'autres concernant des zones réputées capables sont refusés par ailleurs par les services. Il y a tout bon nombre d'incertitudes...

**M. le Président.** - Monsieur Borsus, vous ajoutez des questions qui n'étaient pas dans votre interpellation.

**M. Borsus (MR).** - Vous avez mille fois raison, Monsieur le Président, le sujet est tellement important...

**M. le Président.** - Mais vous reviendrez.

La parole est à M. Desgain.

**M. Desgain (Ecolo).** - Il ne faut pas oublier que cette cartographie, jusque maintenant, n'était pas publique et le gouvernement s'est donc lancé dans une opération de transparence sur cette cartographie.

Quand M. le Ministre me dit que 187 communes ont assisté ou participé aux cinq réunions d'information organisées dans chacune des provinces wallonnes, je trouve que c'est déjà un beau succès en termes d'opération-vérité, d'opération transparence à destination des communes. C'est vraiment important de le rappeler, ici, dans une étape de procédure qui n'était pas, d'après la réglementation et d'après la législation régionale, nécessaire. C'est une étape supplémentaire qui a été introduite, justement, dans le but de favoriser la transparence en toute franchise, en toute clarté de l'ensemble des éléments.

Je suis content, Monsieur le Ministre, que vous preniez en compte la remarque des communes pour la seconde partie de l'enquête sur les éléments d'étude d'incidences pour avoir des éléments cartographiques plus précis. Je pense que dans le second temps de l'enquête et de la consultation de la population et des communes. C'est quelque chose qui me paraît vraiment nécessaire et heureux.

J'espère que les éléments qui seront mis en évidence par les communes seront effectivement étudiés dans le cadre de l'étude d'incidences qui permettra aussi, Monsieur Borsus, de remettre un peu les choses à leur place sur les coûts de l'éolien, car on dispose actuellement d'études qui nous indiquent que l'investissement dans l'éolien conduit à une réduction du prix de l'électricité sur le marché et que l'investissement qui est fait sera rentabilisé dans une période de moins de dix ans et permettra donc effectivement, sur le plan de la compétitivité des entreprises, une réduction du prix de l'électricité.

*(Réaction de M. Borsus)*

**M. le Président.** - Monsieur Borsus, laissez M. Desgain terminer.

**M. Desgain (Ecolo).** - Ne comparez pas le

photovoltaïque à l'éolien, vous savez très bien que les chiffres ne sont pas les mêmes, les enjeux ne sont pas les mêmes non plus. Ici, c'est une démarche qui est organisée de façon assez suivie avec un décret qui prévoit une évolution continue et progressive du nombre d'éoliennes qui doivent être installées sur le territoire de la Région wallonne. Ces éléments sont maîtrisés, ils sont intégrés dans un décret, dans une trajectoire d'installation. Ne venez donc pas crier au loup sur ces aspects-là ni à la création d'une bulle ! Je pense qu'il n'y en a pas, c'est juste une illusion que vous essayez d'entretenir.

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

**INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LES FACTURES DE LA  
SOCIÉTÉ PUBLIQUE D'AIDE À LA QUALITÉ  
DE L'ENVIRONNEMENT (SPAQUE), LA  
COMMISSION EUROPÉENNE ET LA  
RÉHABILITATION DES SITES  
SIDÉRURGIQUES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Wesphael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les factures de la Société publique d'aide à la qualité de l'environnement (SPAQuE), la Commission européenne et la réhabilitation des sites sidérurgiques ».

La parole est à M. Wesphael pour développer son interpellation.

**M. Wesphael (Indépendant).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est aussi, me semble-t-il, une interpellation importante et donc, Monsieur le Ministre, la Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement a commis, semble-t-il, un certain nombre d'erreurs en termes de dépollution des sites notamment désaffectés en ne faisant pas en sorte que ceux-ci, les auteurs de cette pollution, soient non seulement poursuivis, mais en proposant au Gouvernement wallon de prendre sur sa cassette pratiquement l'ensemble des dossiers.

Avez-vous, à ce stade-ci, estimé le coût et la perte globale pour la Région wallonne de la politique telle qu'elle est aujourd'hui annoncée dans les médias en ce qui concerne la SPAQuE ? Sont-ce 10 millions d'euros, 50 millions d'euros, 200 millions d'euros ? Je souhaiterais avoir une réponse précise à cet égard.

J'en viens d'abord au fond avant de conclure.

Monsieur le Ministre, votre cabinet a rendu publique son intention de finaliser le prochain contrat de gestion de la SPAQuE, dans le courant de l'été prochain, dès

lors qu'en octobre 2012, le gouvernement a décidé de proroger de six mois le contrat de gestion signé en juillet 2007.

Aviez-vous déjà à ce moment-là les informations concernant la politique de la SPAQuE vis-à-vis des sites en question ? Sans quoi pourquoi alors proroger un contrat qui est celui de 2007 qui, manifestement, posait un certain nombre de problèmes et dont vous n'étiez pas forcément - puisque vous n'étiez pas là - responsable ?

M. le Ministre peut-il confirmer les propos de son cabinet quant à la finalisation prochaine d'un nouveau contrat ?

Nul ne doute que vous allez profiter, Monsieur le Ministre, du nouveau contrat de gestion pour mettre à plat et régler les dysfonctionnements et autres ambiguïtés mis en évidence dans un rapport confidentiel, rédigé par le consultant PWC et le cabinet d'avocats spécialisé dans les marchés publics CMS DeBacker, sur la gestion de la SPAQuE, que la presse semble s'être procuré et dont certains extraits publiés laissent pantois.

Nonobstant, le moins que l'on puisse dire et ce que la presse retient de cet audit, désormais disponible sur Internet, soulève un certain nombre de questions qui méritent assurément que vous répondiez de façon convaincante, dans le contexte de scarification budgétaire et de raclage des fonds de tiroir, qui continue à caractériser la politique gouvernementale imposée, cela dit, par d'autres niveaux de pouvoir, notamment le niveau fédéral en matière de politique d'austérité qui a un impact fort sur les entités fédérées, en particulier sur la Région wallonne.

Cet audit sur la SPAQuE aurait ainsi révélé que cette dernière ne réclame pas aux entreprises polluantes le coût de la réhabilitation des sites qu'elle dépollue. La cause en serait la lourdeur des procédures juridiques préalables au recouvrement des factures. Du coup, la SPAQuE préfère se tourner vers le budget régional, bien qu'elle soit mandatée pour engager elle-même, le cas échéant, les poursuites nécessaires au remboursement des sommes engagées par le pouvoir public pour la réhabilitation des sites.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette information ?

Est-il aussi exact que les pièces transmises par la SPAQuE à l'administration wallonne pour qu'elle poursuive elle-même les entreprises concernées ne satisfont pas aux exigences légales, de sorte que la région est dans l'incapacité juridique de récupérer ultérieurement les sommes engagées ? Si cela devait être le cas, cela serait très grave.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous dater précisément le début de ce laxisme et indiquer le montant des sommes en jeu dès lors que la SPAQuE est

née en 1991, qu'elle bénéficie de Fonds FEDER depuis l'an 2000 et qu'elle a assaini 102 sites - décharges, dépotoirs, dépôts illicites de pneus, SAED et SAR pollués - à ce jour ? Si j'en crois les informations disponibles sur son site.

Monsieur le Ministre peut-il également donner le nombre d'entreprises et de dossiers concernés par le laxisme de la SPAQuE ? Outre les entreprises, les pouvoirs publics wallons, notamment locaux, bénéficient-ils aussi des « largesses » de la SPAQuE ?

À en croire la presse, la gestion de la SPAQuE peut être qualifiée d'erratique pour le moins. Est-ce aussi votre opinion et que comptez-vous faire pour enquêter sur la manière dont la SPAQuE a opéré en la matière ?

Pour autant, le problème de la SPAQuE ne s'arrête pas là. Il se complique même, car il semble que la Commission européenne s'intéresse à elle et pourrait considérer que pareilles pratiques sont des aides publiques indues aux entreprises. Nous attendrons donc l'avis définitif de la commission, mais une telle situation serait très grave.

À ce titre, la SPAQuE et les entreprises bénéficiaires pourraient être contraintes à rembourser les financements qui seraient assimilés à des aides d'État incompatibles avec la législation européenne ; la Commission européenne pourrait remonter jusqu'à dix ans en arrière. Vous vous imaginez !

Là aussi, M. le Ministre peut-il en dire plus sur les éventuels risques encourus, notamment préciser le nombre d'entreprises et les montants en jeu ?

Récemment, M. le Ministre a réuni les bourgmestres des huit communes liégeoises - c'est un dossier annexe, mais important - directement concernées par les fermetures de sites sidérurgiques voulues par ArcelorMittal. Il y a été question de réhabilitation et de reconversion des sites concernés. Tout cela aura un coût.

Les montants estimés évoluent désormais entre 593 à 700 millions d'euros pour l'assainissement des sites de la phase à chaud et varient de 137 à 240 millions d'euros pour ceux de la phase à froid. Soit une fourchette globale entre 730 et 940 millions d'euros.

Nous ne sommes pas loin du milliard initialement avancé et un temps débattu par différents intervenants.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous ces chiffres ? Si oui, sont-ils susceptibles d'évoluer encore ?

Vu les nombreux précédents - tout ceci est lié - de la SPAQuE, peut-on avoir l'assurance que, au cas où le pire arriverait - j'entends la disparition de la sidérurgie intégrée liégeoise, ce que je me refuse à croire - vous vieillerez qu'à tout le moins, la réhabilitation des sites soit pleinement à charge d'ArcelorMittal ? Ce serait un

peu fort, dans ce cadre-ci, que l'on ajoute à l'ardoise un milliard d'euros de réhabilitation aux frais de la Région wallonne. Qu'avez-vous prévu par rapport à ArcelorMittal comme mesures de coercition dans l'hypothèse où, malheureusement, ces sites seraient laissés définitivement à l'abandon ? J'attends des réponses précises parce que c'est un dossier qui engage des sommes considérables que la Région wallonne aurait perdues à ce stade. J'espère que nous pourrions trouver une solution pour les retrouver.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Zrihen qui intervient dans le cadre de l'interpellation de M. Wesphael.

**Mme Zrihen (PS).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme vous le rappeliez lors de la dernière séance de questions d'actualité, la SPAQuE effectue un travail considérable dans la réhabilitation et la réaffectation aussi bien des sols pollués que des friches industrielles. Je dois dire qu'à La Louvière, nous ne pouvons que nous en féliciter.

Il convient en outre de souligner son implication importante dans le Plan Marshall dans lequel des sommes considérables de dépollution de sites sont réservées et mises en œuvre. Comme nous l'avons souvent dit, c'est le véritable bras armé de la région en matière de dépollution des sols. Dans des zones à haut potentiel industriel, mais malheureusement de notre gloire passée, il est fondamental de faire ce type d'intervention.

Il y a quelques jours, c'est un rapport confidentiel d'évaluation du contrat de gestion qui s'est retrouvé dans la presse. Au moment où le nouveau est en cours d'élaboration, cela n'est pas très opportun. D'un point de vue méthodologique, est-ce le gouvernement qui a commandé ce rapport pour évaluer le travail de la SPAQuE ? Combien a coûté ce rapport ? À sa lecture, on constate un certain nombre de contradictions et in fine une méconnaissance du secteur et des différentes législations en vigueur. Comment les auteurs de ce rapport ont-ils été désignés ? La SPAQuE pourra-t-elle répondre aux différents éléments mis en évidence et pas toujours à son avantage ?

On sait en outre qu'un comité d'accompagnement sur le contrat de gestion existe. J'ai déjà eu l'occasion de m'étonner du fait que la SPAQuE n'avait qu'une voix consultative au sein de ce comité. Au-delà de cet élément, il semble transparaître une certaine rivalité entre certains hauts fonctionnaires wallons et la SPAQuE. Avez-vous ce sentiment ? Cette situation me rappelle assez ce que nous vivons depuis des années avec l'URP. Lorsqu'un service ou, ici, une société publique indépendante de l'administration locale fait son travail et bouscule les pratiques usuelles, c'est mal vu. On peut voir l'inventaire des obstacles qui sont mis en route. Il faut absolument changer cette culture de travail.

Enfin, où en est-on dans l'élaboration du nouveau contrat de gestion ? Quels en seront les éléments phares ?

**M. le Président.** - La parole est à M. Desgain qui intervient dans le cadre de l'interpellation de M. Wesphael.

**M. Desgain (Ecolo).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaite profiter de l'occasion du débat pour vous demander de faire la part des choses entre ce qui est l'intervention de la SPAQuE dans les plans d'assainissement des sites industriels pollués mis en place par le gouvernement, notamment dans le cadre du Plan Marshall 2.vert. C'est une politique intéressante ; le gouvernement a souhaité que, dans les zones urbaines de vieille industrialisation, on assainisse les zones d'activité économique désaffectées et que l'on décontamine les sols par grappes de terrains dans une même zone. Cela peut avoir, à terme, un effet assez significatif sur l'évolution du tissu urbain. C'est le cas à La Louvière et à Charleroi notamment où, dans un espace très rapproché, on a plusieurs terrains industriels, dont les activités sont terminées depuis longtemps, qui doivent être dépollués ; les terrains sont en cours de dépollution. Cela peut avoir un effet très positif sur leur développement urbain et le redéploiement d'activités économiques dans la zone.

Pouvez-vous faire la part des choses entre ces actions de la SPAQuE pour le compte du gouvernement et les interventions de la SPAQuE quand elle doit intervenir d'office pour se substituer à un propriétaire privé qui ne veut pas mettre en œuvre les mesures d'assainissement dont il est responsable et pour lesquelles la SPAQuE a le devoir de mettre tout en œuvre pour récupérer le coût de l'intervention qu'elle doit faire ? Cela peut se faire quand le propriétaire d'un site tarde, alors qu'il est condamné à un plan de réhabilitation, sur base du décret Déchets par exemple, ou dans d'autres types de mesures. Dans ce cadre-là, il est important que la SPAQuE mette tout le dispositif juridique en œuvre pour procéder à la récupération des dépenses qu'elle doit consentir en substitution du propriétaire privé. On est clairement dans le cadre de l'application du principe du pollueur-payeur. C'est important que la SPAQuE soit aussi structurée et organisée pour le faire dans ces situations.

On sait que ce sont deux choses très différentes. C'est important qu'il n'y ait pas confusion entre l'action de la SPAQuE pour le compte du gouvernement et qu'il y aura, à terme, un rôle structurant sur le redéploiement des espaces urbains dans les zones de vieille activité économique et l'ensemble des mesures d'intervention d'office de la SPAQuE où elle se substitue au propriétaire privé quand il ne veut pas mettre en œuvre les mesures d'assainissement qui lui sont imposées.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, Madame et Messieurs les députés, depuis de nombreuses années, la région s'est lancée dans une dynamique visant à recycler progressivement les friches industrielles et leur permettre de contribuer au redéploiement de l'économie wallonne et le développement d'un secteur spécialisé en assainissement des sols. En tant que telle, c'est aussi de l'activité économique et de l'emploi.

Les montants d'assainissement de sites que la Wallonie a octroyés à la SPAQuE, au travers des deux Plans Marshall et des programmations FEDER 2000-2006 et 2007-2013, s'élèvent à plus de 500 millions d'euros. Les actions menées par la SPAQuE concernent des sites souvent très pollués et sans plus aucun interlocuteur, car les activités se sont arrêtées, parfois depuis bien longtemps, que ce soit de manière volontaire ou dans le cas d'une faillite. Je pourrais citer par exemple le site de Carcoke à Tertre. L'application du principe pollueur-payeur s'avère donc impossible dans ces cas.

De plus, même dans le cas d'un éventuel jugement favorable à la région, les montants pour l'assainissement étant souvent très importants, le risque est grand que les personnes condamnées soient insolvables et les montants récupérés relativement dérisoires.

Cette situation est le résultat d'une absence de politique de gestion des sites et sols pollués pendant des années en Wallonie. La première législation relative aux sols date de moins de dix ans, mais n'a pas été mise en œuvre et n'est donc pas entrée en vigueur. Concrètement, le décret Sols n'est complètement opérationnel que depuis le 1er janvier 2013.

Ce décret présente un volet prévention important, puisque toute nouvelle pollution doit obligatoirement être assainie. De plus, la législation relative au permis d'environnement permet d'imposer des conditions d'exploitation très strictes en matière de sols. Ceci sera encore renforcé prochainement grâce à la transposition de la directive européenne relative aux émissions industrielles qui succède à la directive IPPC.

Pour la première fois, en effet, une réglementation européenne aborde la pollution des sols avec la notion de rapport environnemental de base et d'assainissement en cas de cessation définitive d'activités, ainsi que par des obligations de surveillance périodique des sols.

Concernant la dépollution de sites pour des installations ou activités, tel le cas d'ArcelorMittal ou de la SNCB, différentes bases légales existent pour veiller à ce que celles-ci soient assumées par l'industriel, en stricte application du principe pollueur-payeur. J'y veille en particulier dans le cadre des réflexions sur le devenir de la sidérurgie wallonne. Je m'en suis d'ailleurs exprimé à plusieurs reprises.

Le second point du rapport d'évaluation mis en exergue dans la presse concerne la difficulté d'avoir un inventaire exhaustif des sites pollués ou potentiellement pollués. En l'absence d'un tel inventaire, il est difficile d'opérer des choix sur base d'une liste totalement exhaustive. Cependant, dans le cadre de la sélection des sites pour le Plan Marshall 2.vert, la SPAQuE a travaillé à la sélection en fonction de critères définis par le gouvernement - sites de grandes dimensions, priorisation des sites le long de la voie d'eau, et cætera - et en collaboration avec les acteurs locaux - intercommunales de développement économique et les communes - avant de proposer une liste de sites qui a été validée par le gouvernement.

Je m'inscris donc totalement en faux devant l'affirmative selon laquelle l'assainissement se ferait de manière sauvage en Wallonie.

Nous sommes en phase de renouvellement du contrat de gestion de la SPAQuE. Dans ce cadre, un marché de service relatif à l'évaluation de l'actuel contrat a été confié à l'association momentanée PricewaterhouseCoopers Enterprise et CMS DeBacker, au terme d'une procédure d'attribution par appel d'offres général et conformément à la législation qui impose une évaluation par le gouvernement et une évaluation externe du contrat de gestion. Des dispositions similaires existent d'ailleurs au sein même du contrat de gestion liant la SPAQuE à la Région.

Le marché attribué comporte également une phase d'aide à la rédaction du nouveau contrat pour la période 2013-2018. Le montant total du dit marché s'élève à 153 450 euros HTVA.

Dans le cadre de cette mission, un comité d'accompagnement a été mis en place, au sein duquel la SPAQuE est représentée, dans le but, notamment, de pouvoir répondre aux remarques découlant du travail des consultants.

Le contrat de gestion de la SPAQuE faisant l'objet de l'évaluation, il est normal que cette dernière n'ait pas de pouvoir décisionnel, comme cela a d'ailleurs été rappelé par l'Inspection des Finances dans son avis sur le cahier spécial des charges.

Parallèlement, plusieurs réunions bilatérales entre mon Cabinet et le Comité de direction de SPAQuE se sont tenues. Je peux vous rassurer de l'implication de la SPAQuE dans le processus d'évaluation qui, de mon point de vue doit se faire en bonne collaboration. C'est cette ligne directrice qui m'a guidé dans les autres évaluations que ce soit la SPGE, la SWDE ou la SRWT que j'applique également ici.

Concernant le rapport d'évaluation de l'actuel contrat de gestion, je souhaiterais insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un audit de la SPAQuE, mais d'une évaluation de la relation entre la Wallonie et la

SPAQuE. Cette relation devrait être retranscrite dans le contrat de gestion. L'évaluation doit analyser si c'est bien le cas et si l'outil « contrat de gestion » remplit correctement son rôle.

Les consultants ont analysé une série d'informations et ont soulevé divers éléments qui posent questions, ce qui est totalement leur rôle. Ces questions devront faire l'objet d'une analyse par le gouvernement et, le cas échéant, d'une réponse adéquate dans le futur contrat de gestion.

De manière plus précise, le rapport pointe la question du recouvrement des dépenses engagées par la Wallonie. Deux passages du contrat y font référence :

- à l'article 2.3 du contrat de gestion, il est énoncé que « La SPAQuE, lorsqu'elle agit sur ordre de la région dans le cadre du présent article, engage toute action judiciaire utile en vue d'assurer le recouvrement des montants engagés pour la réhabilitation des sites en cas de carence d'un ou plusieurs débiteurs de réhabiliter ce site ;
- par contre, l'article 20.4 du contrat stipule que : « Dans le cadre des actions judiciaires contre des responsables de pollution, la SPAQuE collabore activement avec les services de la région pour fournir toute information dont elle dispose, utile et nécessaire à la sauvegarde de l'intérêt public ».

Il y a une certaine ambiguïté entre ces deux articles qu'il y a lieu de lever dans le cadre du nouveau contrat.

Les questions mises en évidence par le consultant concernent deux arrêts récents de la Cour d'appel de Mons.

La difficulté provient notamment du fait que la région dote la SPAQuE et que la facture de cette dernière ne permet pas de démontrer clairement, selon la cour d'appel, le préjudice subi par la région. Une des solutions envisagées est d'avoir une facture détaillée par site de manière à ce que le recouvrement puisse être assuré.

Je ne pense pas que cela soit une faute à reprocher à la SPAQuE étant donné que ces arrêts sont récents et qu'une telle demande ne lui avait jamais été formulée auparavant.

Pour le futur contrat de gestion, conformément à la législation, la première étape consiste à adopter une note d'orientation déterminant les lignes directrices du projet de contrat de gestion. Depuis début mars, plusieurs versions de la note d'orientation sont discutées avec la SPAQuE. La seconde étape consiste à établir un projet de contrat de gestion dans le respect de la note d'orientation. Ce projet est soumis à l'organisme pour concertation.

La note d'orientation est structurée sur les chapitres suivants :

- contexte wallon et européen relatif à l'élaboration du contrat de gestion de SPAQuE ;
- orientation générale quant à la structure et au contenu du futur contrat de gestion ;
- orientations quant aux missions de SPAQuE ;
- orientations relatives à la gouvernance et aux outils de gestion ;
- orientations relatives au financement.

Enfin, en ce qui concerne la Banque de données de l'état des sols, un projet de décret modificatif du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols a été élaboré avec l'appui d'un consortium de quatre avocats, dans lequel son rôle est redéfini. L'objectif étant de fournir rapidement aux protagonistes les meilleures données dont dispose l'administration.

Ce projet fait l'objet de discussions actuellement au sein du gouvernement.

L'administration travaille, notamment avec l'aide du Centre d'histoire des sciences et des techniques de l'Université de Liège, à rassembler les données utiles à la constitution de cette banque de données sous forme dématérialisée de manière à pouvoir les exploiter dans un système de communication et d'information basé sur une cartographie accessible via le web, soit un WebGis.

Dans ce but, l'administration dispose maintenant, au niveau de la Direction de la protection des sols, de deux experts métiers chargés, entre autres, de mettre en place cette banque de données. Celle-ci existe déjà sous la forme d'un prototype; elle doit cependant être consolidée dans l'infrastructure du SPW et alimentée par des couches d'informations consolidées. Ce travail conséquent est en cours.

Comme vous le voyez, c'est l'ensemble des pièces nécessaires à la mise en œuvre d'une politique cohérente de l'assainissement des sols qui sont ainsi rassemblées. Le prochain contrat de gestion de la SPAQuE, qui sera effectivement finalisé d'ici l'été, permettra une nouvelle étape dans ce processus.

**M. le Président.** - La parole est à M. Wesphael.

**M. Wesphael** (Indépendant). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je voudrais simplement vous indiquer que vous n'avez à mon sens répondu à aucune de mes questions. Vous avez lu le contrat de gestion de 2007 et expliqué un certain nombre d'articles qui s'y trouvaient. Je l'avais déjà lu ce contrat de gestion donc merci pour l'information.

Deuxièmement, vous nous indiquez que vous allez revoir ce contrat de gestion assez rapidement avec un

certain nombre de critères nouveaux. Cela, je l'avais dit dans mon interpellation et c'était dans les médias.

Vous ne m'avez pas répondu sur la question de la Commission européenne qui est un vrai problème. C'est un élément fondamental par rapport à ce qui se passe pour le moment.

Troisièmement, vous êtes un ministre responsable parce que vous couvrez la SPAQuE, c'est bien, cela vous honore. Mais je n'ai pas l'impression que la SPAQuE vous couvre.

Quatrièmement, il est évident que s'il n'y a pas une enquête interne commandée par le ministre sur les défaillances observables dans un certain nombre de dossiers, nous ne saurons jamais à quel niveau la Région wallonne a perdu un certain nombre de millions dans ces opérations qui n'ont pas été jusqu'au bout en termes de dépollution.

Enfin, j'avais une dernière question concernant Arcelor Mittal à laquelle Monsieur le Ministre vous n'avez pas répondu. Je vous remercie cela dit pour les informations transversales dans ce dossier dont on reparlera malheureusement à court terme.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Zrihen.

**Mme Zrihen (PS).** - On rappelle que la SPAQuE a une implication importante dans le Plan Marshall et les sommes considérables investies sont à prendre vraiment en considération.

Pour nous, c'est un outil qu'il faut soutenir, encadrer, examiner, contrôler et faire en sorte qu'il soit le plus opérationnel possible. Je ne peux que plaider pour son usage dans ma région, comme vous le savez il y a peut-être ArcelorMittal, mais, en tous les cas, Dufenco est un élément aussi fondamental qui risque de nous donner une zone de pollution. J'insiste vraiment pour que sur ce point-là le comité d'accompagnement soit le plus proactif et que ce contrat de gestion réponde aux nouveaux besoins que nous avons. L'Europe est à nos portes, c'est certain, mais la manière dont les entrepreneurs en général et les entreprises se délestent rapidement de leur responsabilité par rapport à cela ne peut pas continuer en la matière. Cela nous met vraiment en danger de pouvoir poursuivre une vraie politique de ré-industrialisation dans nos zones en particulier.

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

**M. Desgain (Ecolo).** - Je remercie M. le Ministre d'avoir rappelé le rôle que la SPAQuE a dans l'assainissement des sites industriels désaffectés en Wallonie et dans les possibilités des zones de reconversion qu'elle peut apporter. Je crois qu'il faut toujours garder bien présent à l'esprit de voir qui va profiter de la plus value des opérations assainissement.

Quand c'est le pouvoir public qui investit, je pense que c'est le pouvoir public qui doit profiter de la plus value. Cela me paraît être quelque chose d'évident. Il faut être attentif notamment dans le contrat de gestion de la SPAQuE. À cet égard, je suis assez content que vous souhaitiez qu'il y ait une précision qui soit apportée pour lever l'ambiguïté qui existe entre l'article 2.3 du contrat de gestion actuel et l'article 20.4 concernant la récupération des dépenses qui sont faites d'office par la SPAQuE à la demande du gouvernement - sauf suite à une décision judiciaire et/ou la SPAQuE se substitue à un opérateur privé qui fait défaut -. C'est vraiment important de préciser ces éléments-là parce qu'intuitivement dans certaines situations, la SPAQuE pourrait ou aurait pu procéder à la récupération des dépenses qu'elle a dû consentir à la place d'un opérateur privé qui se faisait tirer l'oreille. Si cette précision-là est apportée et que la SPAQuE peut être plus attentive à ces questions, nous aurons fait œuvre utile.

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

Je vais demander à Mme de Coster-Bauchau de bien vouloir présider quelques instants, je dois m'éclipser.

*(Mme de Coster-Bauchau, Doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTUDE DE LA  
GÉOLOGIE WALLONNE »**

**QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LES RESSOURCES DE  
ZINC EN RÉGION LIÉGEOISE ET EN  
WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'étude de la géologie wallonne » et la question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les ressources de zinc en région liégeoise et en Wallonie ».

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

**M. Dodrimont (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, certains industriels ont plaidé récemment pour une meilleure approche de notre sous-sol wallon quant à sa valeur d'exploitation.

Aujourd'hui, ce sont des scientifiques qui embrayent

le pas et donc je voudrais simplement vous sensibiliser aux propos du Professeur Pirard, vous l'avez certainement été par ailleurs, qui parle de scandale géologique ignoré quand il est question du sous-sol wallon. Il affirme qu'on ignore ce qu'il y a, ce qui peut être détenu comme richesse, au-delà de 100 mètres de profondeur au niveau de notre sous-sol.

J'aimerais quelques précisions sur l'état de connaissance de la géologie wallonne dans le chef de ces autorités. Un programme d'étude est-il en projet ? Avons-nous l'ambition d'exploiter d'éventuelles richesses sur ce terrain, si je puis me permettre cette expression ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Cremasco (Ecolo).** - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vais d'abord élargir un peu le propos parce que j'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur un plan stratégique à l'échelle régionale pour l'exploitation des sources du sous-sol et du sol par le secteur carrier.

En effet, l'activité extractive a, entre autres choses, ceci de particulier : c'est qu'elle est mobile et liée à la ressource du sol. Lorsqu'un gisement est valorisé, l'exploitation se déplace selon les réserves disponibles, qui s'amenuisent progressivement. Le secteur est sans cesse à la recherche de ressources disponibles, et il est nécessaire de pouvoir planifier l'exploitation durable des ressources. Je pense que c'est tout à fait spécifique au secteur carrier et par ailleurs, ce secteur est un secteur important pour la Wallonie.

Vous me répondiez en date du 11 octobre 2011, que de nombreuses études sur le sujet existaient, dont celles bien connues du Professeur Poty, et que vous aviez demandé à votre administration de compiler ces données, tâche pour le moins ardue.

Je voulais vous demander, Monsieur le Ministre, où nous en étions, mais ayant pu prendre connaissance un peu des différentes études en cours, c'est une tâche qui est loin d'être petite.

J'aimerais aujourd'hui savoir où en est cette compilation ainsi que l'établissement d'un plan stratégique. Ensuite, comme M. Dodrimont, j'aimerais savoir si la ressource en zinc y est considérée.

En effet, il avait une référence et j'en ai une autre. Il s'agit de M. Philippe Giaro, belgo-canadien et Président de Golden Share Mining Corporation. Il dit : « Au niveau de la richesse des minerais de zinc en Belgique, on peut tout à fait rivaliser avec les meilleurs minerais, les meilleures qualités et les meilleurs teneurs au niveau mondial. Il y a une demande croissante pour le zinc. En Irlande, il y a des mines qui ferment parce que les gisements sont épuisés. Nous avons, en Wallonie, un sous-sol similaire à celui de l'Irlande avec des

minéralisations en zinc connues, qui n'ont pas été étudiées suffisamment en profondeur. Il faut les étudier pour voir si ce potentiel existe ici chez nous ».

La première question est de savoir si on est en train de les étudier. Cette connaissance de notre sous-sol et en particulier de ses ressources en zinc, a-t-elle fait, ou fera-t-elle l'objet d'une étude ? Après, cette étude, peut-être que des décisions seraient prises sur son exploitation éventuelle, ce qui mérite d'être analysé dans le détail.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Présidente, Madame et Monsieur les députés, la première carte géologique de Belgique date de 1890-1914. Les données relatives à la constitution du sous-sol sont aujourd'hui collectées dans le cadre du Programme de révision de la carte géologique de Wallonie, programme 1990-2018. Ce projet met en œuvre, sous convention avec l'Institut Royal des Sciences naturelles de Belgique et quatre universités wallonnes, une équipe de dix géologues cartographes, un géologue coordinateur et deux techniciens, ainsi qu'une équipe de cinq personnes à l'administration, pour environ 1 250 000 euros par an.

Cette cartographie est très détaillée aux abords de la surface, à l'échelle du 10 000e, mais n'est déjà plus qu'interprétative dans les premières centaines de mètres. Plus bas, le peu de données disponibles ne permet pas une cartographie réellement représentative, à l'exception des bassins houillers. La modélisation des structures plus profondes nécessite des forages carottés, en combinaison avec d'autres techniques, ce qui est très coûteux.

Le recensement de tels forages profonds est le suivant :

- 40 sondages et 89 puits de mine de plus de 1 000 mètres ;
- 12 sondages et un puits de mine de plus de 1 500 mètres ;
- seulement 11 sondages de plus de 2 000 mètres ;
- six sondages de plus de 2 500 mètres ;
- deux sondages atteignant 5 000 mètres.

La carte géologique de Wallonie est complétée par la carte de « Thématiques sous-sol ». Il s'agit de couches informatiques reprenant une série de données liées à la géologie : affleurements et sondages décrits, karst, gîtes de minerais métalliques et de fer, inventaires géochimiques, concessions minières, puits et issues de mines, déhouillement, terrils, carrières souterraines, et cætera. Près de 200 000 objets sont ainsi décrits. Ces données sont diffusées depuis novembre 2010 sur une application WebGIS liée à la carte géologique.

Après cette vision globale, j'en viens à la question des gisements de zinc. Il existe en Wallonie, aux abords de Namur, d'Andenne, de Liège, dans les Cantons de l'Est et, marginalement, dans l'Entre Sambre-et-Meuse, le Condroz et la Famenne, un grand nombre d'exploitations de minerais métalliques, surtout de plomb-zinc-pyrite.

Cent cinquante et une concessions de mines métalliques ont existé ou existent encore. En effet, la concession est perpétuelle, jusqu'à retrait ou radiation. À l'intérieur d'une concession, le concessionnaire a la pleine propriété des substances concédées, ainsi que le droit de recherche et le droit d'exploiter, sans autre autorisation. Une étude d'incidences sur l'environnement peut toutefois être nécessaire ou demandée.

Des procédures de retrait de concessions de mines de houille et métalliques sont en cours. Elles libéreront à nouveau la recherche en leur sein.

En effet, certaines zones des Cantons de l'Est et du nord de Namur et d'Andenne pourraient encore renfermer des gisements exploitables en profondeur, au-delà de 200 mètres. Les dernières recherches dans l'Est ont eu lieu vers 1998. Précédemment, des recherches avaient été menées au nord-ouest d'Andenne, vers 1974-75, lors du premier envol du prix des métaux. Des groupes miniers internationaux continuent à manifester un intérêt pour le district métallifère wallon.

Au vu de l'intérêt porté à certains gisements, une couche informatique associée à une base de données a été intégrée aux Thématiques sous-sol en 2008. Elle reprend plusieurs centaines de gîtes métallifères, dont le zinc.

Certains des gîtes mériteraient des études complémentaires quant au potentiel encore existant, à l'instar du travail effectué sur les potentialités en charbon et gaz des bassins de Charleroi et du Centre.

Les dossiers et plans de ces concessions, conservés depuis plus de deux siècles par l'administration, sont toujours consultables.

Enfin, j'en viens à une planification à plus long terme des ressources du sous-sol wallon. Mis à part les besoins des carrières à moyen terme, régulièrement étudiés sous convention avec la région depuis 1989 - réserves en ardoises, petit granit, marbres divers, sables, kaolin, étude « Poty », et cætera - il faut bien constater que les ressources minières, gazières et géothermiques, moyenne et grande profondeur, sont restées depuis plus de vingt ans les parents pauvres, malgré un intérêt toujours présent, mais variable selon le moment, d'investisseurs potentiels. Jusqu'en 2002, il n'existait même pas de carte globale des concessions minières.

Or, dans le contexte économique actuel, nous nous trouvons devant des marques d'intérêt concrètes, voire des projets, touchant tant la prospection ou l'exploitation

de zinc ou de gaz de houille - deux permis ont été déposés pour le gaz - que la géothermie profonde - trois projets.

Une directive européenne demande à la Wallonie de définir ses zones de stockage de CO<sub>2</sub> dans les formations géologiques ou aquifères profondes. Si on y superpose les droits des concessionnaires sur certaines substances et sur le gaz de houille, droit attaché à celui sur la houille, nous nous trouvons devant une mise en concurrence potentielle sur les mêmes cibles géologiques. Enfin, l'Europe met aujourd'hui l'accent sur le recensement et la qualification de ses ressources en matières premières, notamment carrières et minières.

Il convient donc de définir des priorités, dans un contexte de développement économique durable, et de mettre en place les outils permettant de valoriser au mieux ces ressources, tout en augmentant le niveau de connaissance des potentialités.

Mon administration, le Département de l'environnement et de l'eau de la DGO3, va lancer prochainement les premières étapes visant à proposer un Plan stratégique de valorisation des ressources du sous-sol wallon.

Une première étape sera la création d'un Service géologique de Wallonie, dont l'examen se finalise et sera soumis au Gouvernement wallon sous cette législature. Cette structure permettra à la fois de maintenir à jour la cartographie géologique et les thématiques associées, et de les valoriser par apport d'une expertise aux services publics et au public.

Une des missions du SGW serait de tenir à jour l'état des connaissances en matière de ressources du sous-sol exploitables, qu'il s'agisse de ressources carrières, minières, gazières ou géothermiques, pour le tenir à disposition du gouvernement. Une autre tâche serait de remettre un avis sur les projets.

Voilà pour ces questions à la fois passionnantes et relativement techniques.

**Mme la Présidente.** - M. Dodrimont me prie de l'excuser, car il a été appelé chez votre collègue, M. le Ministre Furlan.

La parole est à Mme Cremasco.

**Mme Cremasco (Ecolo).** - Brièvement, Madame la Présidente, car je vais devoir rejoindre M. Dodrimont à la Commission de M. le Ministre Furlan.

Je remercie M. le Ministre pour ces précisions. Vous l'avez bien rappelé : le dossier est complexe et technique, surtout complexe en tant que tel parce que cela concerne toute la Wallonie.

J'aime bien de le rappeler, je le fais chaque fois par rapport à ce qu'on peut faire au-dessus du sol aussi.

C'est hyper important d'avoir une bonne maîtrise de ce que sont nos ressources en sous-sol. Je ne peux que vous encourager dans ce plan stratégique de valorisation des ressources parce que, que ce soit les exploitants - vous l'avez bien dit - qui sont des exploitants sur le plus long terme et qui sont là comme certains carriers, et cætera, et donc des ressources qu'on connaît et qu'on aimerait vouloir exploiter dans une certaine stratégie et des gens qui sont là plus ponctuellement, des investisseurs qui veulent exploiter des gisements beaucoup plus ponctuellement. C'est important de maîtriser ce sous-sol et d'en maîtriser, sans préjudice aucun, son épuisement.

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

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

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le permis unique permanent ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en Région wallonne, lorsqu'un projet nécessite à la fois un permis d'urbanisme et un permis d'environnement, le demandeur doit déposer une demande de permis unique. Là, je crois que je ne vous apprends rien.

Ce permis présente plusieurs avantages : les entreprises doivent introduire une seule demande, une seule enquête publique est organisée, une seule instruction a lieu, et cætera.

Cette possibilité n'existe pas en Région flamande. Les entreprises doivent dès lors, lorsque cela est nécessaire, déposer à la fois une demande de permis d'urbanisme et une demande de permis d'environnement.

Cependant, il apparaît que la Région flamande est en train non pas de faire un pas en avant, mais deux.

En effet, elle envisage d'instaurer un « permis unique permanent ». En d'autres termes, ce permis sera valable pour une durée indéterminée, alors que jusqu'à présent il est valable pendant 20 ans.

Je souhaiterais savoir si la mise en place d'un permis unique permanent est examinée en Région wallonne.

Dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette analyse ?

Selon vous, existe-t-il un réel intérêt à mettre en place un tel permis et, le cas échéant, sous quelle forme ? Quel serait le bilan avantages-inconvénients ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, un terme de 20 ans est un terme utile qui permet tant à l'entreprise qu'à la région de « réinterroger » un projet et son histoire en vue d'intégrer au mieux les nouvelles techniques notamment de prévention.

Il m'est difficile de me positionner sur la démarche qui serait envisagée par la Région flamande sans avoir une analyse approfondie de ce qu'elle propose pour la procédure d'instruction et surtout le suivi de la mise en œuvre du permis permanent tout au long de la vie de l'entreprise concernée.

Octroyer un permis d'environnement à durée indéterminée n'enlève en rien l'obligation qu'a l'autorité compétente de veiller à prévenir et réduire les dangers, nuisances et inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant et même après l'exploitation.

Compte tenu de l'évolution des conditions locales et du voisinage de tout établissement, des connaissances scientifiques notamment dans le domaine de l'environnement et de la santé, des normes réglementaires régionales, nationales, européennes et internationales et des progrès techniques, tout permis d'environnement, même à durée illimitée, est susceptible de faire l'objet d'un réexamen si les conditions d'exploiter imposées par le permis ne sont plus appropriées.

Il en est de même si les modifications survenant au sein d'une entreprise sont susceptibles d'avoir des incidences négatives significatives sur l'environnement ou la santé humaine.

L'examen régulier et, le cas échéant, l'actualisation des conditions d'autorisation sont d'ailleurs imposés par la directive 2010/75 relative aux émissions industrielles pour les établissements visés par cette directive.

En conclusion, même dans une formule de permis à durée indéterminée, l'autorité doit assurer un suivi et les conditions de permis ne sont pas pour autant immuables.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Moucheron.

**Mme Moucheron** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, je partage tout à fait le côté indispensable du

suivi qu'il soit illimité ou pour une durée déterminée. Je trouvais intéressant d'avoir d'abord la réflexion, de voir ce qui a amené la Région flamande à déposer ce genre de permis sans limites et voir effectivement quel était le bilan. Effectivement, vous n'avez pas encore eu la réflexion ou l'analyse donc le bilan avantages-inconvénients. Ce serait peut-être intéressant en tout cas de suivre ce qui se passe chez nos voisins pour voir un peu quel est l'intérêt et pourquoi pas, une adaptation chez nous.

**QUESTION ORALE DE M. DESGAIN À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LA QUALITÉ DES EAUX  
DES LACS DE L'EAU D'HEURE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desgain à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la qualité des eaux des lacs de l'Eau d'Heure ».

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

**M. Desgain** (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaite revenir vers vous en ce printemps pluvieux, sur la qualité des lacs de l'Eau d'Heure qui semble se dégrader ces dernières années. Cela pose notamment problème sur le site de Falemprise qui accueille la principale zone de baignade surveillée du site.

Il semble en effet que les lacs soient en train de s'eutrophiser par excès de nutriments. Cette problématique, connue depuis la création des lacs, semble empirer ces dernières années. Des mesures ont d'ailleurs été prises puisque l'ensemble du bassin versant a été considéré comme « zone vulnérable » notamment pour les nitrates. Monsieur le Ministre peut-il me faire connaître les actions entreprises, au-delà de cette inscription en zone vulnérable, pour remédier à ce problème d'eutrophisation ?

En 2010 déjà, la zone de baignade du Ry de Rome, pourtant habituellement de bonne qualité bactériologique, a connu un problème direct ou indirect lié à l'eutrophisation qui a rendu la baignade impossible pendant plusieurs jours. Vous aviez alors confié à la SPGE/Protectis la mission de faire le point sur la qualité bactériologique et l'eutrophisation dans toutes les zones de baignade officielles de la Région wallonne, d'en analyser les causes, et de proposer des solutions complémentaires aux actions déjà menées. Pouvez-vous me faire état des conclusions de cette étude concernant la situation des lacs de l'Eau d'Heure ?

Concernant l'assainissement collectif de la zone, un renouvellement de l'autorisation de déversement était à l'étude pour les stations d'épuration de la Plate Taille,

car l'installation éventuelle de modules de désinfection et d'un traitement tertiaire se posait. Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir ce qu'il en a été finalement ?

Toujours en matière d'assainissement, en juillet 2010, vous annonciez aussi qu'une étude était en cours, en collaboration avec Igretec, pour la réalisation d'une station d'épuration nouvelle génération dont l'efficacité serait plus compatible avec les objectifs de qualité des eaux poursuivis sachant que le site présente la particularité d'être constitué de plans d'eau quasi stagnantes - il y a finalement peu d'alimentation en eau aux lacs de l'Eau d'Heure - et dont l'équilibre écologique est fragile.

Pouvez-vous aussi, Monsieur le Ministre, me faire part des conclusions de cette étude et des mesures qui ont été prises ou sont prévues ?

Il me paraît effectivement important qu'on soit attentif à la problématique spécifique rencontrée par les lacs de l'Eau d'Heure parce qu'ils ont une vocation sociale importante pour toute une partie de la Wallonie et je pense qu'on doit veiller à ce que la qualité des eaux permette toujours l'ensemble des activités sociales et récréatives qui s'y déroulent.

**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, depuis quelques années, l'association des lacs de l'Eau d'Heure, gestionnaire des sites, se penche sur le problème de l'eutrophisation des lacs. Elle recherche, avec les représentants du monde scientifique et de l'administration, les meilleures actions à mener afin d'enrayer la détérioration de la qualité des eaux des lacs et, plus particulièrement, lutter contre l'eutrophisation et les risques de prolifération des cyanobactéries.

Les actions jugées prioritaires concernent :

- le développement des roselières en bordure de berges ;
- la réduction des apports de phosphore provenant de l'agriculture et du ruissellement ;
- la fauche tardive des macrophytes avec exportation de la biomasse ;
- la promotion d'une gestion hydraulique permettant un plus grand mélange des eaux ;
- l'amélioration du niveau d'épuration des eaux usées en amont des lacs.

Une amélioration sensible du taux d'eutrophisation ne sera réelle que lorsque ces mesures seront entièrement appliquées et que le stock de phosphore présent dans les sédiments sera réduit.

En ce qui concerne la qualité des zones de baignade,

il faut noter que la qualité bactériologique des zones de baignade des lacs de l'Eau d'Heure ces dernières années est bonne, voire excellente.

La qualité bactériologique n'est donc pas préoccupante outre mesure, au contraire de ces problématiques liées à l'eutrophisation des lacs de l'Eau d'Heure, soit le développement de cyanobactéries.

Le lac de Falemprise est le plus fortement affecté par l'eutrophisation et le développement de cyanobactéries, en ont suivi de nombreuses interdictions de baignade au cours de ces dernières années. Ensuite, par ordre de gravité, le lac du Ry Jaune et de Féronval, fréquemment atteint par les cyanobactéries mais pas chaque année. Le lac de la Plate Taille est peu eutrophisé et donc rarement atteint par les cyanobactéries.

Les causes d'eutrophisation sont liées à des apports de phosphore issus du bassin versant du lac et au stock de phosphore contenu dans les sédiments du lac.

Les mesures de protection sont relatives à l'épuration des ruisseaux localisés dans les bassins versants des lacs, à la modération dans les usages d'engrais et élimination mécanique de l'excédent de macrophytes pour drainer progressivement le stock sédimenté et freiner sa reconstitution.

Comme mesures de gestion, une réduction de l'usage d'engrais phosphorés semble nécessaire. La gestion des herbiers pourrait aussi être envisagée comme mesure de gestion visant à réduire le stock sédimenté.

S'agissant du renouvellement de l'autorisation de déversement des stations d'épuration, seule la station de Cerfontaine d'une capacité de 5000 équivalents habitants fait l'objet d'une régularisation du permis de rejet. Elle se trouve en aval des zones de baignade.

Pour ce qui concerne la réhabilitation des infrastructures de traitement, la modernisation ou l'extension de la station d'épuration desservant le village de vacances de la Plate Taille, un groupe de travail mis en place par mon collègue chargé du tourisme Paul Furlan est chargé d'examiner les pistes de financement. Igretec travaille de son côté sur le volet technique du dossier. J'espère que ce groupe remettra rapidement ses conclusions et que nous pourrons alors concrétiser cette réhabilitation.

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

**M. Desgain** (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour l'attention qu'il porte et que l'administration porte à ce site qui me paraît effectivement nécessaire et indispensable. J'espère que les mesures qu'il a indiquées seront prises et pourront effectivement porter leurs effets à moyen terme. Je pense que c'est vraiment une attention constante qu'il faut maintenir sur cette zone.

Je pense aussi que, par rapport à l'activité agricole,

on peut développer des activités qui sont tout à fait en cohérence avec l'image verte et de développement touristique que la région veut aussi imprimer à ce site.

**M. le Président.** - Puis-je demander à Mme Zrihen de présider quelques instants ?

*(Mme Zrihen, Doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel.)*

**QUESTION ORALE DE M. DE LAMOTTE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA POSITION DE LA BELGIQUE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES VOITURES NEUVES À L'HORIZON 2025 »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la position de la Belgique en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves à l'horizon 2025 ».

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

**M. de Lamotte** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 11 juillet 2012, la Commission européenne a publié une proposition de modification des règlements 443/2009 et 510/2011 relatifs aux émissions de la position de la Belgique en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves à l'horizon 2025, des voitures neuves et des véhicules utilitaires légers neufs.

Un objectif chiffré en termes d'émission de CO<sub>2</sub> des voitures neuves n'est pas sans conséquence. Rappelons en effet, qu'en 2008, le législateur européen avait convenu de fixer des objectifs à moyen et long termes, à savoir 130 g CO<sub>2</sub>/km en 2015 et 95 g/km en 2020.

Entre 2000 et 2007, les émissions des voitures neuves en Europe baissaient d'environ 1,2 % par an. Avec l'annonce, en 2007, d'une future législation contraignante, les réductions se sont accélérées, atteignant la moyenne de 4 % par an entre 2007 et 2011. La législation a donc agi comme un véritable moteur pour l'innovation technologique.

Par ailleurs, les équipementiers automobiles sont bien demandeurs d'une visibilité à long terme. L'industrie a besoin de cette visibilité d'objectif pour investir dans les nouvelles technologies « bas carbone ». Le surcoût associé à l'introduction de technologies « bas carbone » est en outre vite compensé par les économies en frais de carburant. Aussi, en réduisant la facture pétrolière de l'Europe, des normes d'émissions de CO<sub>2</sub> - et donc de consommation de carburant - ambitieuses participent à l'équilibre de la balance commerciale et à

l'augmentation de la consommation intérieure.

Le 25 avril dernier, un vote est intervenu en Commission de l'environnement du Parlement européen. Un amendement a été retenu qui vise à introduire un objectif de 68 à 78 gr/km en 2025. Ce vote est une avancée, étant donné que la Commission européenne n'avait pas intégré d'objectif chiffré dans sa proposition initiale et qu'elle doit faire face aux appels à l'immobilisme de certains constructeurs de véhicules gros consommateurs de carburant, Allemagne en tête.

C'est maintenant au tour du Conseil européen de se prononcer sur cette question. Lors de la réunion du Conseil européen du 17 décembre 2012, un certain nombre d'États membres se sont prononcés en faveur d'un objectif à long terme. Vous représentiez, Monsieur le Ministre, la Belgique lors de ce conseil.

Cependant, aucun État n'a proposé de valeur chiffrée. Toutefois, reconnaissons que la position du Parlement européen modifie le jeu politique, et notamment le vote intervenu en Commission de l'environnement.

Un objectif 2025 en ligne avec la position des commissions du Parlement européen pourrait, à terme, être bénéfique à la Belgique, à la Wallonie en particulier.

En effet, l'adoption d'objectifs clairs et chiffrés à l'horizon 2025 pourrait donner un nouvel élan à l'initiative « objectifs moteurs propres » de votre collègue le Ministre Marcourt qui entend stimuler l'activité économique wallonne dans le secteur automobile de demain, secteur dans lequel des acteurs académiques et économiques s'illustrent déjà.

Monsieur le Ministre, eu égard aux évolutions récentes de ce dossier, je souhaiterais vous interroger sur les questions suivantes.

Cette problématique est-elle à l'étude au sein d'un groupe de travail pour déterminer la position belge ?

Avez-vous eu des contacts avec l'industrie automobile pour connaître sa position dans ce domaine ?

Quelle est votre position en tant que représentant de la Belgique sur l'idée d'introduire un objectif de 68 à 78 ?

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la Wallonie est compétente dans les matières environnementales et de la qualité de l'air, qui sont fortement impactées par les émissions des voitures. Il est donc évident que les objectifs en matière

d'émissions de CO<sub>2</sub> par les voitures à l'horizon 2025 nous concernent directement.

L'Agence wallonne de l'air et du climat - AWAC - responsable pour la qualité de l'air en Wallonie, suit de près cette problématique aussi bien au niveau régional, interrégional, fédéral et même européen. Elle est en contact avec l'industrie. En effet, dans le cadre de la modification des règlements européens 443/2009 et 510/2011 relatifs aux normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves, l'AWAC a récemment participé au « CLEPA Breakfast debate » organisé au sein du Parlement européen par l'Association européenne des équipementiers automobiles.

Lors des travaux du conseil des ministres européens de l'Environnement - ENVI - la Belgique a clairement soutenu l'adoption d'objectifs chiffrés pour 2025. Cette position a été établie, comme toute position européenne, au sein du Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement - CCPIE. Elle a ensuite été entérinée par la Direction générale Coordination et Affaires européennes - DGE - qui comprend tous les niveaux de pouvoir et les compétences en Belgique.

La Wallonie soutient intégralement l'idée d'introduire un objectif chiffré au-delà de 2025 dans le règlement. Ceci apportera en effet à l'industrie automobile et particulièrement aux équipementiers automobiles une visibilité et l'assurance d'un engagement sur le long terme d'une politique « bas carbone » absolument nécessaire pour soutenir les investissements dans la recherche et le développement de nouvelles technologies.

Aussi, on ne peut qu'applaudir l'initiative de la Commission environnement, santé publique et sécurité alimentaire - ENVI - d'avoir introduit et adopté, lors de la réunion des 24 et 25 avril, l'amendement visant à introduire un objectif chiffré, c'est-à-dire 68 à 78 g/km, en 2025.

Il appartiendra maintenant au Gouvernement fédéral de mettre en œuvre les nouveaux règlements européens lorsqu'ils seront adoptés définitivement. Les dispositions et critères des produits mis sur le marché en Belgique relèvent effectivement de la compétence fédérale.

En revanche, il ne faut pas perdre de vue que les émissions de CO<sub>2</sub> ne constituent qu'une partie de l'impact total d'une voiture sur l'environnement. D'autres polluants émis par les voitures ont également un impact très important sur la qualité de l'air et la santé. Le transport routier est un des contributeurs principaux en termes d'émissions d'oxydes d'azote - Nox - et particules fines - PM10 et PM2,5. Il ne suffit donc pas de mettre un objectif ambitieux en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, il faut impérativement prendre en compte l'impact global de la voiture sur l'environnement - CO<sub>2</sub>, Nox, particules fines, et cætera - et modifier le cycle de test sur banc

d'essai afin de s'assurer la représentativité du cycle avec le comportement des véhicules sur la route.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. de Lamotte.

**M. de Lamotte** (cdH). - Tout simplement, j'entends bien l'objectif chiffré. J'aurais voulu savoir si des contacts avaient été pris avec la Febiac ou les industries automobiles ou concernant la mise en place de cette technologie pour l'instant. Ce sera donc pour une prochaine fois.

*(M. de Lamotte, Président, reprend place dans le fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA DISTANCE MINIMALE À L'HABITAT DES ÉOLIENNES AU SEIN DU NOUVEAU CADRE DE RÉFÉRENCE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la distance minimale à l'habitat des éoliennes au sein du nouveau cadre de référence ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il me semble avoir fait le tour des questions liées à la norme de bruit éolien. Permettez-moi néanmoins aujourd'hui de vous réinterroger sur un point sensible qui y est étroitement lié, à savoir la distance minimale à l'habitat. En effet, les nuisances sonores des éoliennes proviennent de la proximité entre les turbines et les habitations. Non seulement, votre volonté est d'augmenter le nombre de décibels autorisés dans le nouveau cadre de référence éolien, mais il appert en outre que la distance minimale à l'habitat soit, quant à elle, sérieusement rabotée par rapport à ce qui prévalait dans le cadre de référence de 2002.

Au sein de ce dernier, voici ce qu'on peut lire : « Une éolienne de 1,5 MW génère à 450 mètres un bruit qui lui est propre de 40 dB(A) ». En note de bas de page relative à cette même phrase, il est indiqué « 350 mètres pour 600 kW ; 450 mètres pour 1,5 MW ; 550 mètres pour 2 MW, ordres de grandeur ». Les éoliennes actuelles sont de 3 ou 4 MW, ce qui laisse à penser qu'il faudrait considérer une distance minimale de 850 à 950 mètres pour respecter la norme de bruit qui prévaut toujours, soit de 40 dB(A). Mais voilà que le nouveau cadre de référence éolien ne se base pas sur la puissance de l'éolienne, mais sur sa hauteur, faisant ainsi fi de

l'ordre de grandeur. Il nous propose donc une distance minimale de 450 m de manière générale alors qu'il aurait fallu le double en faisant référence au cadre de 2002.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette régression ? Qu'est-ce qui a motivé ce changement dans le nouveau cadre de référence ? Ne craignez-vous pas un recul en termes de protection des riverains et de leur santé ?

Lors de votre présentation à la presse, vous assuriez cependant que le nouveau cadre était « plus respectueux du cadre de vie » et que la distance aux habitations était « plus importante ». Or, on se rend compte qu'on est induit en erreur, non seulement au niveau de la norme de bruit - 45 db (A) au lieu de 40 - mais en outre, au niveau de la distance minimale à l'habitat - 450 mètres au lieu de 850 à 950 mètre. Confirmez-vous ces chiffres ?

Je vous le répète, Monsieur le Ministre, ces choix me laissent perplexe, on en a déjà discuté. Alors que l'Académie française recommande des distances de l'ordre du 1 500 mètres, que nos voisins allemands imposent cette même distance et que les Canadiens ont fait le choix de maintenir 2 000 mètres entre toute éolienne et toute habitation, je regrette de constater qu'on régresse manifestement en la matière.

Je vous l'accordais il y a quelques mois, notre territoire n'est pas vaste. Le sol est une ressource finie et l'objectif de notre production d'énergie renouvelable de la Wallonie est ambitieux.

Monsieur le Ministre, comment entendez-vous atteindre cet objectif sans réduire le bien-être de nos concitoyens et prendre un risque pour leur santé puisque, désormais, il est bien reconnu par le Conseil d'État ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, vous partez de l'hypothèse selon laquelle le cadre de référence de 2002 imposerait de respecter une norme de distance à l'habitat proportionnelle à la puissance des éoliennes, à savoir par exemple 350 mètres pour une éolienne de 600 kilowattheures ou 450 mètres pour une éolienne de 1,5 mégawatt. Ce n'est pas exact.

Le cadre de référence de 2002 ne prévoyait pas de condition de distance à respecter. Le chapitre consacré au bruit comprend effectivement la phrase que vous mentionnez, mais pas pour en faire une norme à respecter. C'est uniquement une phrase d'explication sur le phénomène de bruit. En effet, en matière de bruit, l'ancien cadre recommandait l'application de la fameuse *wind-norm-curve* hollandaise, où le niveau de bruit

autorisé est fonction de la vitesse du vent et pourrait par conséquent admettre, en fonction de cette même vitesse du vent, une émission sonore allant jusqu'à 50 dBA. Le cadre de référence de 2002 n'imposait donc en aucun cas des distances à l'habitat.

Par contre, le nouveau cadre de référence prévoit un chapitre spécifique sur la distance à respecter entre les éoliennes et les habitations en plus d'une norme de bruit à respecter. Les deux sont bien cumulatifs et non exclusifs l'un de l'autre. Les éoliennes doivent être distantes des habitations d'un minimum de trois fois la hauteur de l'éolienne. En plus, elles ne doivent pas avoir pour conséquence un bruit supérieur à 45 dBA.

Du point de vue acoustique, la distance minimale entre l'éolienne et l'habitat dépend, d'une part, de la norme de bruit fixée et, d'autre part, des caractéristiques d'émission sonore du type d'éolienne considéré, au cas par cas.

C'est le chapitre consacré au bruit de l'étude d'incidences, comportant une modélisation acoustique du projet éolien, qui déterminera, du point de vue des nuisances sonores, la distance minimale à respecter pour le projet en question.

Vous comprenez donc que le nouveau cadre de référence est clairement plus restrictif en matière de bruit, à la fois en raison de la norme elle-même et, en outre, de son aspect cumulatif à la condition de distance.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Moucheron.

**Mme Moucheron** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour ses précisions et donc de bien faire référence par rapport à 2002, en disant que ce n'était pas une norme, que c'était une information plutôt explicative qui restait de toute façon assez interpellante. Je me suis donc permis cette question aujourd'hui.

J'entends aussi qu'aujourd'hui, la norme est cumulative, ce qui permettrait d'être plus respectueux de la distance. Il reste tout de même les 45 décibels - mais cela, on en a déjà discuté - qui sont une augmentation par rapport aux 40 décibels qui étaient renseignés précédemment.

En tout cas, je vous remercie pour les explications que vous avez bien voulu me fournir.

**QUESTION ORALE DE MME ZRIHEN À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LA MISE EN ŒUVRE DU  
PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT DE  
LA SNCB DANS LA RÉGION DU CENTRE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Zrihen à M. Henry, Ministre de

l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB dans la région du Centre ».

La parole est à Mme Zrihen pour poser sa question.

**Mme Zrihen** (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je me permets de revenir vers vous avec cette question.

Dans l'état actuel du PPI de la SNCB - le plan pluriannuel d'investissement pour la période 2013-2025 - on revient avec l'information selon laquelle les lignes C, dans la région du Centre, seraient menacées. Le PPI ne garantirait pas l'entretien de ces lignes au-delà de 2014 et notamment pour les lignes de transport de produits dangereux, de triste actualité pour l'instant.

La ligne « voyageurs » qui relie la gare de La Louvière-Centre à la ligne de Mons entre également dans la catégorie des lignes dites menacées.

Considérant l'importance du développement du rail en Wallonie en vue de développer davantage notre pôle socio-économique, il est essentiel d'assurer la pérennité de ces lignes C dans la région du Centre, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises. Des lignes opérationnelles constituent des vecteurs importants, tant sur le plan économique, qu'industriel et social afin de répondre aux besoins de mobilité de nos voyageurs. Vous savez que c'est une zone en grande difficulté économique.

Monsieur le Ministre, auriez-vous des informations sur la maintenance de ces lignes C ? Dans le cas contraire, auriez-vous des informations sur des alternatives ?

Enfin, sommes-nous dans les lignes de priorité du programme remis au Fédéral ?

Je vous remercie d'avance pour vos 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. - Madame la Députée, je rappelle que le projet de plan pluriannuel d'investissement de la SNCB ne connaît pas cette notion de ligne A, B ou C. Néanmoins, certains responsables du groupe SNCB ont fait des déclarations allant en ce sens. Je comprends donc très bien que vous vous en fassiez l'écho.

Je répète que, pour moi, tout doit être mis en œuvre pour permettre, demain, un service de qualité sur l'entièreté du réseau ferroviaire wallon.

Il faut constater qu'à ce jour, très rares ont été les réunions organisées par le Fédéral avec la Wallonie autour du PPI.

Toutefois, nous n'attendons pas pour travailler sur le fond. Un travail intense est en cours dans l'administration wallonne pour décortiquer les documents transmis, mais il nous manque encore des données essentielles pour avancer, par exemple l'information sur les montants réellement disponibles pour développer des projets ferroviaires spécifiques aux différentes régions.

Vous semblez déjà conclure que des lignes dites C pourraient être abandonnées et remplacées par des services d'autobus. Quelques commentaires à ce sujet : effectivement, dans le cadre de la suppression d'environ 200 trains fin 2012, dont la moitié en Wallonie, la SNCB a examiné avec les sociétés régionales si des services de substitution par bus étaient possibles et, si oui, s'ils étaient réellement beaucoup moins chers à exploiter.

Il est très vite apparu que les cas où un service de bus offre une qualité de service proche de celle du train sont exceptionnels.

Dans la toute grande majorité des cas, il y aurait une forte dégradation de la qualité de service. D'ailleurs, lorsqu'on jette un coup d'œil dans le rétroviseur, on constate que, quand des services de bus de substitution ont été mis en place dans les années 1980 suite à la suppression de nombreuses lignes ferrées lors de l'introduction de la réforme ferroviaire IC-IR, il s'est produit une chute importante des volumes de clientèle de la plupart de ces lignes de bus de substitution.

Par ailleurs, les calculs de coût n'ont pas donné les résultats miraculeux en termes de coût d'exploitation attendus par la SNCB car, dans ce cas de figure, la mise en place d'éventuels services de substitution serait à financer par la SNCB et non par la Wallonie.

Dans l'intérêt de la population wallonne et au-delà de la question de la faisabilité même du remplacement de services de trains par des bus, il me paraît dangereux d'envisager l'éventualité que des bus remplacent des trains. Nous devons tous continuer à faire pression pour un service ferroviaire compétitif sur le réseau wallon d'aujourd'hui. Je pense que nous aurons certainement des indications très prochainement de la part du Gouvernement fédéral quant aux évolutions du plan et du calendrier puisqu'à ce stade, nous sommes en attente de ces informations.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Zrihen.

**Mme Zrihen (PS).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Effectivement, je crois que vous avez une excellente représentation de tous les problèmes qui se poseraient par rapport à ces fameuses lignes dites C, et surtout des difficultés et du handicap que cela pourrait constituer en plus, dans une région qui va bientôt se retrouver reléguée à l'arrière-ban de toute une région, sachant qu'elle représente plus de 270 000 habitants et

un taux de mobilité quotidien qui avoisine plus de 20 000 personnes par jour. Ce serait véritablement une catastrophe, si cela se produisait. Donc, je vous remercie de toute votre attention et nous poserons la question au Fédéral.

**QUESTION ORALE DE M. TANZILLI À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « L'ANNONCE DE  
L'OUVERTURE DE LA PROCHAINE LIGNE DE  
MÉTRO DE GOSSELIES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tanzilli à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'annonce de l'ouverture de la prochaine ligne de métro de Gosselies ».

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

**M. Tanzilli (cdH).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la nouvelle antenne de métro de Charleroi à destination de Gosselies sera inaugurée le 21 juin prochain. C'est la dernière antenne du projet de finalisation au stade actuel du métro léger de Charleroi, les deux autres tronçons, à savoir le prolongement de l'antenne de Gilly jusque Soleilmont ainsi que la boucle du centre-ville ont déjà été mis en fonctionnement début 2012.

C'est l'aboutissement de longues démarches, de longs travaux pour les riverains et les commerçants de la N5 et d'une attente tout aussi longue concernant les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de cette ligne.

Fin 2012, il semblerait que le TEC Charleroi s'était vu signifier qu'une enveloppe de 2,5 millions d'euros serait mise à disposition pour garantir les charges d'exploitation supplémentaires liées à l'exploitation de la ligne vers Gosselies, la direction du TEC Charleroi signalant immédiatement que cette enveloppe serait insuffisante.

Une solution semble avoir été trouvée lors de l'ajustement du budget wallon. J'en profite pour dire combien il est profitable pour la région de Charleroi que cette solution n'ait pas consisté à déshabiller Saint-Pierre pour habiller Saint-Paul, autrement dit à retirer la mise en concession par Brussels South Charleroi Airport de la ligne de bus sur l'aéroport, qui aurait certes été une manière de financer ce métro, mais qui aurait mis à mal un des fleurons publics de la région de Charleroi. La solution semblerait avoir été d'allonger une enveloppe de trois millions d'euros pour la mobilité sur Charleroi qui devrait permettre de tenir les fréquences annoncées par le TEC Charleroi pour la ligne de Gosselies.

Il est aussi question de rationaliser un certain

nombre de lignes de bus autour de cette nouvelle liaison, ce qui ne paraît pas absurde, dès lors que le métro va offrir une desserte de service public qui risque de faire doublon par rapport à certaines lignes de bus.

Monsieur le Ministre, voici les deux éléments de ma question. L'enveloppe de trois millions d'euros qui semblerait s'ajouter aux 2,5 millions d'euros initialement prévus est-elle structurelle ? Si oui, est-ce par une augmentation de la dotation générale du TEC Charleroi ? Quant aux disparitions de lignes, pouvez-vous d'ores et déjà nous dire quelles lignes sont vouées à la disparition ou à la révision ? Pouvez-vous nous donner un inventaire des lignes disparues ou fortement révisées depuis l'ouverture de la boucle et l'extension de la ligne de Gilly jusque Soleilmont ?

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

*(Mme Zrihen, Doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, l'accord intervenu le 2 mai sur la trajectoire budgétaire du groupe TEC permet de baliser le terrain jusque 2017. Nous savons donc désormais avec précision de quelle enveloppe disposera le groupe TEC jusque 2017 inclus.

Dans ce cadre, le TEC Charleroi bénéficie d'un traitement particulier. En effet, 3 millions d'euros supplémentaires en crédits d'exploitation - que vous évoquez - sont prévus dès 2014 et de manière récurrente au bénéfice du TEC Charleroi pour assurer les augmentations des charges d'exploitation globales du métro. Ces 3 millions d'euros s'ajoutent aux 2,5 millions d'euros déjà octroyés, comme vous le rappelez, suite à la mise en service des deux tronçons récemment exploités, à savoir l'antenne de Soleilmont et la boucle complète.

Cette mise en service complète du métro s'accompagne d'une refonte du réseau de bus. Cette refonte du réseau, déjà entamée, s'articule autour de deux principes : ne pas faire circuler d'autobus qui feraient double emploi avec des axes de métro et redéployer la plupart des bus ainsi dégagés soit pour intensifier la desserte, soit pour créer des services nouveaux.

Je ne vais pas détailler ici le nouveau plan de réseau, car je crains d'assommer ce qu'il reste de l'assemblée par une description assez technique. Sachez que 20 lignes subiront des modifications d'itinéraires, donc d'horaires, à savoir les lignes 11, 12, 12 barré, 28, 41, 50, 51, 52, 60, 61, 63, 65, 67, 68, 71, 72, 75, 77, 86 et le service Bonvibus - bus local de Les Bons-Villers.

Un nouveau plan de réseau est en cours de préparation au TEC Charleroi.

L'entrée en fonction complète du métro, la pérennisation des moyens d'exploitation qui l'accompagnent et la réorganisation subséquente du réseau de bus sont de très bonnes nouvelles pour Charleroi qui peut ainsi profiter de l'investissement réalisé ces dernières années dans les extensions du métro, investissement important consenti par la région, très profitable pour la population, ainsi qu'en atteste l'augmentation du nombre de voyageurs transportés.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Tanzilli.

**M. Tanzilli** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. Le TEC Charleroi sera dès lors conforté dans sa politique par rapport au métro léger de Charleroi. Il est essentiel que vous ayez pu réaliser cet effort avec le Gouvernement wallon. Même si les temps sont difficiles pour les finances publiques, il aurait été particulièrement absurde de voir un chantier d'une telle importance se retrouver sous-exploité. Cela aurait eu en plus comme effet dévastateur de dire que les métros ne servent pas trop puisque l'offre n'est pas suffisante. C'est un geste important que le gouvernement a posé.

Quant aux lignes qui subiront des modifications, je vous remercie pour l'inventaire exhaustif. Je vous invite à veiller à ce que le TEC Charleroi soit attentif aux conséquences pour certains voyageurs. On se souvient que, lors du premier ajustement lié à l'ouverture de Soleilmont, les différentes zones étaient toujours desservies, mais que certains voyageurs voyaient leur trajet passer de 15 minutes à plus d'une heure, ce qui rendait l'usage du transport public assez absurde. Quoi qu'il en soit, je vous remercie pour ces réponses encourageantes.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉPLACEMENT D'ARRÊTS DE BUS SUR LA N633 À SOUGNÉ-REMOUCHAMPS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le déplacement d'arrêts de bus sur la N633 à Sougné-Remouchamps ».

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

**M. Dodrimont** (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, voici un sujet qui peut paraître anodin dans le cadre d'une commission de notre parlement. Déplacer un arrêt de bus, est-ce vraiment l'affaire d'un ministre ? Cela doit-il être discuté dans une enceinte comme la nôtre ? Je pense vraiment que oui quand on considère l'impact que ce déplacement pourrait avoir pour une localité tout entière, une localité

à vocation commerciale et touristique, une cité qui souffre de problèmes de mobilité.

Quelques phénomènes empêchent parfois de s'y rendre aussi facilement qu'on le voudrait pour aller notamment vers les commerces et les activités touristiques que j'évoquais. Il y a aussi, pour Aywaille, sa qualité de cité scolaire avec deux établissements secondaires, notamment l'Institut Saint-Raphaël et l'Institut Don Bosco qui accueillent 1 200 à 1 300 élèves chaque jour, dans un endroit particulièrement compliqué en termes de mobilité, mais aussi de sécurité, ce qui m'occupe encore un peu plus.

Nous avons réalisé il y a plusieurs années un petit zoning à caractère commercial qui rencontre un beau succès. Ce zoning a occasionné la création d'une voirie de desserte qui est une boucle dans laquelle on peut se rendre dans le zoning, mais on peut aussi en sortir via la N633. Quand ce zoning a été réalisé, cette voirie créée avec des fonds publics à l'époque - un dossier FEDER nous avait permis de réaliser ces infrastructures. Les autorités locales avaient alors imaginé que les arrêts de bus trouveraient une place tout à fait privilégiée à cet endroit.

Il y a eu de grandes discussions avec nos amis du TEC. Ils ont calculé à l'époque un coût d'exploitation de 12 500 euros par an parce qu'il y avait une petite déviation à réaliser, mais aussi - peut-être plus pertinent dans leur chef, bien que j'aie toujours pensé qu'il n'y avait pas beaucoup de pertinence dans leur argumentation - la difficulté de sortir du zoning parce que cette voirie n'est pas prioritaire par rapport à l'axe régional.

Aujourd'hui, on a progressé avec ce qui est en train de se faire. C'est ce qui me permet de revenir dans le débat sur ce sujet, avec l'installation de feux à détection. Ce sont des feux qui permettraient de donner la priorité - si on le décidait - aux bus qui sortiraient de cette desserte. Il y aurait un petit itinéraire allongé, mais il y aurait surtout la possibilité de sortir plus facilement de ce zoning.

Le plaidoyer est simple. Je souhaite une implication de M. le Ministre dans ce dossier. C'est une décision politique. Il faut pour pouvoir dire qu'il y a des problèmes de sécurité, de mobilité. Il y a une solution toute simple qui ne va rien coûter, si ce n'est - je n'ai pas calculé, j'aurais dû le faire, cela ne m'aurait pas pris longtemps parce qu'il y a une déviation - mais cela ne coûtera pas grand-chose au regard de ce que cela peut amener comme amélioration en termes de sécurité et de mobilité. J'en suis même à interroger nos services juridiques pour voir dans quelle mesure le bourgmestre, que je connais bien, pourrait prendre un arrêté empêchant les bus de s'arrêter à cet endroit. Je suis prêt à le faire tellement je suis excédé par cette situation, de voir des enfants traverser une voirie nationale qui appelle à la vitesse. Je ne peux pas avoir cela comme

responsabilité. Il faut prendre une mesure. On a amélioré la mobilité avec le plan de ces feux à détection. Cela fonctionnera bien, cela aidera, mais, de grâce, n'ayons plus ce déchargement des enfants à même la chaussée, puisqu'il n'y a pas d'arrêt spécifique.

Il y a un arrêté spécifique côté Remouchamps-Aywaille. Du côté Aywaille-Remouchamps il y a déchargement des enfants à même la chaussée avec tous les risques que cela incombe.

Quand il n'y a pas de solution, je veux encore bien comprendre - le TEC doit fonctionner, nous sommes les premiers à réclamer des économies quand c'est possible d'en faire, et je ne suis pas ici pour dire qu'il faut des coûts supplémentaires - mais par rapport à l'enjeu en termes de sécurité. Je pense que même s'il y a un coût, cela doit nous préoccuper.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vraiment solliciter, à travers cette question, votre réplique dans ce dossier et voir si vous avez déjà des nouvelles à nous donner quant à la possibilité de déplacer ces arrêts de bus.

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, un aménagement sécuritaire devant l'école a été étudié en 2003 par la SRWT. Cet aménagement permettait de sécuriser les montées et descentes des élèves dans les autobus, sans allongement de parcours et de temps pour le TEC Liège-Verviers, et donc sans coût supplémentaire d'exploitation.

Ce projet a recueilli l'accord favorable de l'école, de l'administration communale et du SPW. Toutefois, ce dernier a souhaité que la SRWT ne réalise pas son aménagement seul, mais s'inscrive dans un réaménagement global de la route régionale que le SPW projetait entre la sortie de l'autoroute et le Delhaize.

Une convention d'études et de travaux a été signée avec le SPW et un cahier des charges d'études a été lancé. Le marché d'études a été attribué au bureau d'études Lacasse. Depuis lors, le SPW n'a pu concrétiser son projet faute de budgets et par là même, la SRWT non plus.

La demande de la commune de déplacer les arrêts vers la nouvelle artère commerciale entraînerait des coûts d'exploitation supplémentaires et cela, malgré la proposition de l'administration communale de placer un carrefour à feux avec détection. En effet, cette nouvelle proposition entraîne un détour. Même si les temps de parcours ne sont pas extrêmement allongés, cet allongement de parcours pour les autobus entraîne une hausse du coût d'exploitation.

Ceci explique l'accueil mitigé par le TEC de la proposition de la commune.

Toutefois, si le projet de 2003 améliore quelque peu la situation, il faut constater que, malgré l'amélioration des zones d'arrêt, les conditions de sécurité restent améliorables, comme vous venez de l'expliquer, pour les utilisateurs du bus en direction de Remouchamps qui désirent se rendre vers l'école, puisqu'ils doivent traverser la nationale. Quitte à devoir traverser la nationale, mieux vaut que les enfants puissent le faire en bus plutôt qu'à pied.

J'encourage les interlocuteurs à se mettre autour de la table pour voir comment dégager une solution de compromis qui privilégie la sécurité tout en offrant aux autobus des conditions d'exploitation les meilleures possibles.

Je vais, en tous cas, réinterroger le TEC à ce sujet en suite de votre question.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - Je remercie tout d'abord M. le Ministre pour sa réponse. Je sais que les aménagements à l'endroit pourraient améliorer la sécurité, mais ne pourraient pas résoudre de façon aussi efficace que ce qui est proposé maintenant.

Si nous avons inscrit, à un moment donné, ces travaux de sécurisation des arrêts de bus et des usagers faibles à l'endroit, c'est par défaut de l'autre solution qui avait été proposée par l'administration.

Maintenant, ce n'est pas la commune - c'est une nuance importante - qui installe ces feux à détection, c'est la Wallonie, et j'en remercie votre collègue, M. le Ministre Di Antonio, d'avoir été aussi sensible à nos appels sur cette question.

Les feux, c'est une réalité pour les prochaines semaines. Je ne l'ai pas dit tout à l'heure dans ma question, je le précise encore, l'école peut avoir une entrée par l'arrière. Dès lors, devant l'arrêt de bus, on n'aurait plus de mouvements des enfants sur une chaussée qui voit quand même des milliers de véhicules circuler chaque jour.

Je pense vraiment qu'il y a pertinence d'aller en tous

les cas, au bout de l'analyse, cela semble tellement évident pour tous les Aqualiens ; on a déjà eu des manifestations avec l'école et les parents et les enfants manifestaient, tout le monde.

À mon avis, on a assez d'expertise pour se donner la possibilité d'aller vers une idée qui est vraiment simple à mettre en place, peu coûteuse. Si on parle d'un coût d'exploitation, il n'y a pas beaucoup d'aménagement là-bas. Il suffit simplement de peindre un bus à l'endroit où l'on veut qu'il s'arrête puisque l'on a prévu que les aménagements permettent l'accueil des arrêts de bus. Cela me semble relativement simple et peu coûteux en termes d'aménagements.

Le coût d'exploitation, c'est sûr qu'il y a quelques mètres de plus et parfois, peut-être quelques minutes perdues.

Je ne suis même pas convaincu qu'il y aura tellement de temps perdu que cela, parce qu'à certains moments, avec l'aménagement des horaires, j'ai pu en parler avec quelqu'un du TEC, il y a possibilité aussi de faire plus facilement demi-tour.

Parfois, des bus sont obligés d'aller jusqu'à Aywaille pour faire demi-tour, ce qui n'est pas toujours nécessaire dans la manière dont ils organisent les arrêts.

Il paraît que lorsque les ronds-points seront installés notamment devant le Delhaize, on aurait pu faire faire demi-tour au bus, maintenant, dans le petit zoning, les bus pourront faire demi-tour automatiquement et retourner vers Remouchamps plutôt que d'aller parfois jusqu'à la gare d'Aywaille pour faire demi-tour. Je crois que dans l'aménagement aussi des lignes et des horaires, il y aurait quelque chose à gagner qui pourrait, à la limite peut-être, même être bénéficiaire pour le TEC.

En tous les cas, merci pour votre attention à ce sujet.

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour étant épuisé, ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 12 heures 15 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Willy Borsus, MR  
Mme Veronica Cremasco, Ecolo  
Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR  
M. Michel de Lamotte, Président  
M. Xavier Desgain, Ecolo  
M. Philippe Dodrimont, MR  
M. Dimitri Fourny, cdH  
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité  
M. Gilles Mouyard, MR  
Mme Savine Moucheron, cdH  
M. Antoine Tanzilli, PS  
M. Bernard Wesphael, Indépendant  
Mme Olga Zrihen, PS

## ABRÉVIATIONS COURANTES

AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
CCAT	commission consultative communale d'aménagement du territoire
CCPIE	Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement
CO2	dioxyde de carbone
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
DGE	Direction générale de Coordination et Affaires européennes
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie
DPR	Déclaration de politique régionale
EDORA	Fédération des producteurs d'énergie renouvelable
ENVI	Conseil des ministres européens de l'Environnement
FEDER	Fonds européen de développement régional
FWA	Fédération wallonne de l'agriculture ASBL
GSM	Global System for Mobile
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
Idelux	Association Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg
Igretec	Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques SCRL
MTD	meilleures techniques disponibles
MW	mégawatt
PM	particulate matter
RGIE	Règlement général sur les installations électriques
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SPAQuE SA	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPW	Service public de Fédération Wallonie-Bruxelles
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
SWDE	Société wallonne des Eaux
T.E.C.	Transport en Commun
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie