

C.R.A.C. N° 5 (2012-2013)

5e session de la 9e législature

# 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 2 octobre 2012

\*Application de l'art. 152 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement wallon ni les orateurs

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Désignation d'un président et de deux vice-présidents</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i> .....	1
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	2
<i>Question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la rentrée 2012 et les problèmes liés au transport scolaire »</i>	
Orateurs : M. le Président, Mme Reuter , M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	2
<i>Rappel au règlement</i> .....	5
<i>Interpellations et questions orales (Suite)</i> .....	5
<i>Question orale de M. Hazée à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le nouveau report des travaux de modernisation du rail entre Bruxelles et Luxembourg »</i>	
<i>Question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les nouveaux éléments d'information relatifs aux grands investissements ferroviaires en Wallonie »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Lebrun, M. Hazée, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	5
<i>Question orale de M. Desgain à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'organisation de services de bus lors des Fêtes de Wallonie et de grands événements »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Desgain, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	7
<i>Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'application d'un tarif préférentiel pour les étudiants fréquentant un établissement à l'étranger »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité .....	8
<i>Question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « L'obstacle français à la réouverture de la ligne Dinant-Givet »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Lebrun, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	10
<i>Question orale de Mme Zrihen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la</i>	

*Mobilité, sur « la politique cyclable »*

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

*Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'opposition à un projet éolien à Estaimpuis »*

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

*Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le label « Pierres et marbres de Wallonie » et la gestion des carrières dans le SDER »*

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

*Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la plainte d'IEG contre le projet d'Holcim »*

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

*Question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'état de la législation sur les ondes électromagnétiques »*

Orateurs : M. le Président, Mme Moucheron, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 16

*Question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la conséquence du rejet d'acide sulfurique à Chooz »*

*Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « Le rejet d'acide sulfurique dans la Meuse »*

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

*Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'exploitation de la Lesse à des fins touristiques »*

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

*Question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'extension des zones vulnérables dans le cadre de la révision du programme de gestion durable de l'azote en agriculture »*

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

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

*Mobilité, sur « la reprise des vêtements usagés par les parcs à containers »*

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

*Question orale de Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « le trial moto sur le terriil de Cibly »*

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 Mme Moucheron à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la violation des dispositions de la Convention d'Aarhus »*

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

*Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la gestion de la pollution d'une station-service à Sart-Saint-Laurent »*

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

*Liste des intervenants*..... 29

*Abréviations courantes*..... 30

Présidence de M. Michel Lebrun, Doyen d'âge

- La séance est ouverte à 9 heures 45 minutes.

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

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

## DÉSIGNATION D'UN PRÉSIDENT ET DE DEUX VICE-PRÉSIDENTS

**M. le Président.** - Il me revient de procéder à la nomination des président et vice-présidents de notre commission.

Y a-t-il des propositions pour la désignation d'un président et de deux vice-présidents ?

La parole est à M. Desgain.

**M. Desgain** (Ecolo). - Monsieur le Président, je propose la reconduction du bureau sortant.

**M. le Président.** - S'il n'y a pas de proposition inverse, je déclare donc le bureau sortant reconduit pour cette session parlementaire. À l'unanimité des membres, M. de Lamotte, Mme Cremasco et M. Bayet ont respectivement été désignés en qualité de Président et Vice-Présidents. Je cède immédiatement la parole au nouveau et ancien président, M. de Lamotte.

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

## ORGANISATION DES TRAVAUX

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

- de M. Crucke, sur « le financement durable des transports publics » ;
- de M. Elsen, sur « le transport de commodité » ;
- de Mme Salvi, sur « l'avenir du permis d'urbanisation pour les petits projets » ;
- de M. Crucke, sur « le Forum d'information en aménagement du territoire » ;
- de Mme Barzin, sur « la carrière Mâle Plume et la procédure de révision du plan de secteur » ;
- de Mme Fassiaux-Looten, sur « l'extension des zones vulnérables aux nitrates à la botte du Hainaut », à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement

du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

M. Dodrimont est excusé.

## EXAMEN DE L'ARRIÉRÉ

**M. le Président.** - Je n'ai pas reçu de demande particulière de faire remonter l'un ou l'autre texte, proposition, rapport, et cætera. Je vous suggère de me dire lorsque vous avez des sollicitations particulières.

Concernant le rapport annuel 2010 du Comité de contrôle de l'eau, quelqu'un souhaite-t-il le voir arriver pour un débat ? Non. Monsieur Bock, je vous demande donc de le retirer de l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités 2010 de la CRAT, quelqu'un souhaite-t-il le voir arriver ? Je le laisse donc à l'arriéré.

Concernant le rapport annuel de gestion 2011 des TEC Liège-Verviers, il n'y en a qu'un sur les six. C'est prématuré, je le laisse dans l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la Cellule de développement territorial de 2011, je le laisse à l'arriéré ou je le retire ? Vous le ferez revenir s'il y a une demande ou une question. Je le retire de l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités de la Commission consultative de l'eau pour l'année 2011, je considère qu'il peut être retiré de l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières, je le garde à l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la Commission des déchets, je le laisse dans l'arriéré.

Concernant le rapport d'activités 2011 du CWEDD, je le laisse parce qu'il est arrivé au mois de septembre.

Concernant l'avis du Conseil d'administration de l'Union des Villes et Communes de Wallonie relatif à l'évaluation du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, on l'a vu, on les a auditionnés. Je voudrais que l'on retire le texte de l'arriéré. Cela n'a plus aucun sens de garder un texte déposé le 1er décembre.

Concernant l'avis A.1056 du Conseil économique et social de Wallonie, sur le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025, sur la politique ferroviaire et sur la politique de transport de la Région wallonne, on a déjà parlé à plusieurs reprises du thème, je suggère de le retirer de l'arrière en tant que tel. De même que l'avis A.1062 sur le plan intégré « transport et logistique et l'avis A.1076 relatif aux zones d'activités économiques. Ce sont des avis consultables sur les sites internet. Si quelqu'un souhaite évoquer la chose, on peut toujours y revenir, d'une manière ou d'une autre. Les quatre avis sont donc retirés de l'arrière.

Le rapport annuel 2010 du Comité de contrôle de l'eau, le rapport d'activités 2011 de la Cellule de développement territorial et le rapport d'activités de la Commission consultative de l'eau pour l'année 2011 sont retirés de l'arrière.

Les autres textes viennent lorsque les parlementaires le souhaitent.

Je souhaite tenir la commission informée de deux éléments concernant nos travaux.

J'ai reçu un courrier de M. le Ministre qui nous a fait parvenir le rapport d'activités 2011 du Plan Wallonie cyclable. Il est à la disposition des uns et des autres. Si quelqu'un souhaite l'évoquer, il pourra le faire savoir. La version électronique est parvenue aux services du parlement, elle vous a été transférée pendant les vacances.

Quelqu'un souhaite d'autres traitements ? Non. On y reviendra.

Le 18 juillet 2012, j'ai reçu un courrier de la Fedix. Si vous vous souvenez, on avait convenu entre nous que leur proposition de visiter leurs activités était reportée au deuxième semestre 2012.

La Fedix revient vers moi en disant : « Dans votre courrier du 30 mars 2012, vous aviez notifié l'intérêt des membres de votre commission pour notre proposition de visiter un ou deux sites carriers d'une demi-journée dans le courant du premier semestre 2012 ».

J'avais dit, vu l'agenda chargé des travaux parlementaires, que l'on reporterait cela à la fin de l'année.

Est-ce toujours d'actualité ? Est-ce que j'organise cette visite et réponds à cette invitation de Fedix pour la période novembre-décembre ?

J'organiserai alors avec eux et nous proposerons une date, un jeudi généralement. Puis-je leur répondre en ce sens ? La commission est-elle intéressée dans tous les groupes ? J'attends donc un membre de chaque groupe lors de la visite. Parfait, je leur réponds en ce sens et on prend les contacts pour organiser une visite un jour de

novembre ou décembre, de préférence un jeudi, hors des semaines budgétaires.

Je n'ai pas d'autre considération à émettre.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### QUESTION ORALE DE MME REUTER À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RENTRÉE 2012 ET LES PROBLÈMES LIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Reuter à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la rentrée 2012 et les problèmes liés au transport scolaire ».

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

**Mme Reuter (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme chaque année, la rentrée 2012 s'est déroulée avec son lot d'inconvénients pour les élèves qui utilisent le transport scolaire.

L'accès au transport scolaire - nous en avons déjà longuement parlé - n'est plus possible pour les enfants habitant à moins d'un kilomètre de l'école, ce qui implique de nombreuses difficultés pour certaines familles qui ont du mal à trouver des solutions. Je vous ai déjà donné l'exemple d'une famille dont la maman est accueillante d'enfants à domicile, mais il y a aussi les familles monoparentales ou encore les parents de tout jeunes enfants.

La presse a relayé le cas de cet enfant entrant en première maternelle et qui habite à 958 mètres de l'école, soit moins d'un kilomètre, certes, mais c'est un enfant de trois ans et la maman ne s'en sort pas.

Je sais que l'on ne peut pas répondre à chaque cas particulier, mais, encore une fois, lorsqu'on offre un service à la population, il faut prendre ses responsabilités et ne pas revenir en arrière - ce qui a été fait ici - sans une réflexion en profondeur et, notamment, sur les critères à appliquer.

Monsieur le Ministre, une réflexion sur le critère de l'âge est-elle en cours ? Je pense que l'on ne peut pas s'occuper des enfants de la même manière quand ils sont tout petits ou lorsqu'ils ont dix ou douze ans et qu'ils sont en âge de pouvoir se déplacer seuls.

Par ailleurs, la presse relaie, cette année encore, la situation d'enfants dont le frère ou la sœur bénéficie du transport scolaire, mais pas le suivant. J'aimerais que vous m'expliquiez comment cela est possible puisque la

règle du moins d'un kilomètre a été étendue à tous les enfants, et pas seulement aux nouveaux élèves cette année.

L'exemple de Mont-Saint-Guibert est également révélateur de l'absurdité de certaines règles : les trois enfants d'une même famille ne peuvent bénéficier du transport scolaire, car ils ne fréquentent pas l'école la plus proche du domicile, soit 800 mètres de plus que l'autre école située à Corroy-le-Grand. Une dérogation est accordée pour les deux aînés, mais pas pour le dernier. Aujourd'hui, sept familles sont dans le même cas pour une distance de 800 mètres entre les deux écoles alors que le bus passe, de toute façon, devant chez eux. Ne faut-il pas dès lors revoir les règles pour que, dans des cas comme celui-là, ce soit le bon sens qui prime dans le dossier?

Monsieur le Ministre, je voulais faire deux questions séparées, mais comme je sais que vous avez l'habitude de faire une réponse commune, j'ai couplé mes deux questions et je n'ai pas isolé le transport scolaire pour les enfants du spécialisé. J'aimerais savoir tout d'abord comment s'est passée cette rentrée 2012. Avez-vous déjà une estimation des temps de parcours ? Certains témoignages qui me reviennent, en Brabant wallon, font état d'une nouvelle augmentation des temps de parcours dans certains cas. Avez-vous des précisions ?

Enfin, j'ajouterai une sous-question. Il y a eu des articles dans la presse concernant des enfants de l'enseignement spécialisé, dont le bus passait devant leur domicile, mais aujourd'hui, vraisemblablement parce qu'ils habitent à moins d'un kilomètre d'un arrêt de bus, l'enfant doit se rendre d'abord à l'arrêt de bus avant de pouvoir bénéficier du transport scolaire. C'est le cas également dans ma commune à Waterloo. Pour certains enfants, encore une fois de l'enseignement spécialisé, qui souffrent d'un handicap, cette distance d'un kilomètre peut parfois être extrêmement difficile pour rejoindre l'arrêt de bus, d'autant que, pour un cas précis que j'ai en tête dans ma commune, le bus passe chez le voisin juste à côté. N'y a-t-il pas une solution pour que, enfin, il y ait des règles vraiment cohérentes ?

Je pense qu'il faudrait peut-être poursuivre, remettre à plat. J'aimerais donc savoir où en est le groupe de travail qui avait été mis en place, notamment lorsqu'on avait voté, ici même, la résolution sur le transport scolaire pour l'enseignement spécialisé.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Madame la Députée, pour vos différentes questions.

Tout d'abord, vous souhaitez disposer d'un bilan relatif aux élèves relevant de l'enseignement spécialisé,

et donc, la question des temps de parcours pour cette rentrée. Comme je l'indiquais dans ma précédente intervention, il faut attendre la fin du dernier trimestre 2012 pour obtenir des chiffres significatifs. Je ne peux donc pas, à l'heure actuelle, vous donner un bilan précis de la rentrée.

Concernant les élèves de commodité, je voudrais compléter la réponse que j'avais déjà donnée le 19 juin dernier.

La Commission wallonne de déplacement scolaire s'est penchée, via deux groupes de travail spécifiques, à la fois sur les normes qualitatives de prise en charge en exécution de l'article 38 du décret de 2004 et sur les conditions d'accès au transport des élèves de commodité en application de l'article 31 de ce décret.

Le premier point concernant les normes qualitatives de prise en charge a fait l'objet de cinq réunions du groupe de travail. À ce stade, je n'ai pas reçu de proposition d'arrêté qu'aurait élaborée ce groupe de travail.

Dans ma réponse du 25 octobre 2011, je vous indiquais les pistes de réflexion. J'y précisais qu'il convenait d'évaluer financièrement l'impact tant sur la masse salariale du personnel d'accompagnement que sur le coût des circuits. Cette évaluation financière est particulièrement ardue à réaliser en raison du caractère mouvant des services.

Certes, il est toujours possible d'établir une photographie à un instant donné. Cependant, les nouvelles règles en matière de contrat du personnel d'accompagnement - statut d'employé, minimum de trois heures de prestations par jour, et cætera - et les restructurations continues des circuits en raison de nouvelles prises en charge ou de sortie de certains élèves des circuits font que cette photographie ne m'a toujours pas été transmise à ce jour.

La Commission wallonne de déplacement scolaire a créé un autre groupe de travail en janvier 2012, pour réfléchir aux conditions d'accès des élèves de commodité. Les réflexions ont empiété sur les orientations relatives aux normes qualitatives sur deux points principaux, puisque ces deux discussions ne sont pas complètement indépendantes :

- la fixation des points d'embarquement et de débarquement. Le groupe de travail « élèves de commodité » a, en effet, suivi une approche qui lui est propre et qui distingue les zones d'agglomération et les zones rurales ;
- les questions tournant autour de l'autonomie de l'enfant, un groupe de travail privilégiant le niveau de scolarité, et l'autre privilégiant l'âge de l'élève.

À la dernière réunion de ce groupe de travail, en juin dernier, aucun consensus n'a pu se dégager sur les

notions d'autonomie, de sécurité et de durée.

En conclusion, je suis toujours en attente d'un rapport finalisé sur le projet d'arrêté sur les normes qualitatives à prendre en exécution de l'article 38 du décret de 2004.

Quant à l'autre projet d'arrêté, celui concernant les élèves de commodité, mon souhait est que la Commission wallonne de déplacement scolaire adopte, à brève échéance, une méthodologie de travail claire et cohérente. La tâche n'est pas facile, il faut en convenir. Il n'est pas exclu que ce dernier travail remette en cause, partiellement, les options retenues de prime abord dans le projet d'arrêté en exécution de l'article 38.

L'élargissement des règles de prise en charge, dont la règle du kilomètre, déjà d'application depuis l'année scolaire 2010-2011, à de nouvelles zones géographiques, a suscité quelques réactions en début d'année scolaire soit via l'adresse générique de l'administration, soit au travers de sites internet. La presse s'est fait l'écho de trois cas particuliers dans les zones du Hainaut, de Namur et de Liège.

Cependant, à ma connaissance, seules les Commissions territoriales de transport scolaire de Namur et de Charleroi ont été saisies d'une situation problématique dénoncée pour deux élèves à Namur et six à Thuin. À chaque fois, ces commissions ont confirmé la non-prise en charge, après examen, des élèves par un service de ramassage.

Il faut bien constater que, dans bien des cas soulevés par la presse, le problème des familles - et d'ailleurs, vous l'évoquez également dans votre question - n'est pas tellement un problème de mobilité parce qu'ils habitent tout près de l'école, mais un problème d'horaire, d'accueil scolaire et/ou de sécurisation des accès à l'école. C'est une des difficultés - je l'avais déjà dit - on fait porter sur le transport scolaire des attentes qui sont bien au-delà de la question de la mobilité du transport scolaire.

Pour ma part, je pense que la complexité du système de transport scolaire favorise un certain nombre d'incompréhensions.

Ainsi, concernant la question des fratries, je rappellerai ma réponse du 22 mai dernier où je précisais que cette situation a toujours existé, car elle résulte de la philosophie même du Pacte scolaire qui organise le transport scolaire comme un droit individuel.

En pratique, cela signifie que si un enfant d'une même famille ne fréquente pas l'école la plus proche du réseau choisi, il ne pourra pas, en principe, bénéficier du transport scolaire de par le système même prévu par le Pacte scolaire.

Il faut reconnaître que l'application des règles de prise en charge aux seules nouvelles demandes génère

des situations difficiles à comprendre où certains élèves continuent à bénéficier d'un transport sans y avoir réellement droit, alors que le petit frère ou la petite sœur n'en bénéficie pas suite à l'application rigoureuse des règles. Ces situations sont transitoires, puisque le processus de restructuration progressive des circuits actuellement en cours vise, entre autres, à généraliser les règles de prise en charge et donc, à faire disparaître une série de situations de ce type.

Cependant, je comprends tout à fait que ce type de situation puisse, pour quelques cas isolés, susciter l'interrogation de certains parents.

Dès lors, mon intention sera de mettre à profit les enseignements tirés de la première vague de restructuration des circuits afin de trouver des solutions, et ce, dans l'intérêt général des ayants droit.

Comme vous pouvez le constater, la solution n'est pas aisée, car lorsque l'on touche à un aspect du transport scolaire, cela peut souvent avoir pour conséquence de rompre l'équilibre complexe souhaité par le Pacte scolaire et le décret de 2004.

En outre, il faut aussi reconnaître que la généralisation des dérogations risque également de bouleverser l'économie du système de transport scolaire, notamment la qualité des services, ce qui, à mon sens, serait inacceptable.

Voilà, Madame la Députée, pour vos différentes questions.

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

**Mme Reuter (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

C'est un problème complexe. Je sais que vous y travaillez, qu'il y a des groupes de travail mis en place, et il y en a de plus en plus d'ailleurs, à vous entendre.

Personnellement, je reste persuadée que c'est, à chaque fois, un emplâtre sur une jambe de bois ; ce qu'on fait depuis le début. Il y a un décret qui ne fonctionne pas ; d'ailleurs, les arrêtés n'ont jamais été pris. Il n'y a donc pas de norme qualitative, on le sait.

Enfin, il y a un tas de choses qui ne fonctionnent absolument pas et c'est pour cela qu'il y a tant de dérogations.

On a ajouté des dérogations au fur et à mesure et on se retrouve, aujourd'hui, face à des situations absurdes. Je dirais que ce n'est pas la première année.

Pour prendre l'exemple de la loi du moins d'un kilomètre, avant de généraliser, il fallait peut-être mettre en place quelque chose de cohérent et remettre à plat le fonctionnement global. Je sais que vous êtes en train d'essayer de restructurer les circuits pour que l'on essaye

d'y voir plus clair, mais il faut se mettre à la place des familles qui utilisent ce transport scolaire. C'est complètement aberrant.

Vous donnez l'exemple de Mont-Saint-Guibert où, sur trois enfants, deux ont une dérogation et pas le troisième. Comment voulez-vous, même en expliquant votre travail, les avancées, les groupes de réflexion mis en place, qu'une famille comprenne cela ? C'est complètement illogique. Je reste donc persuadée qu'il faut remettre tout à plat.

Je sais bien qu'il y a un travail qui est fait, mais je pense que, à un moment donné, il faut donner des règles cohérentes à tout le monde et qu'elles soient compréhensibles. Là, on piétine. Cela fait des années et des années que cela dure et chaque année vient avec son lot de cas particuliers.

Vous me répondiez précédemment, lors d'une autre interpellation, que l'on n'est pas des taxis, que l'on ne peut pas prendre en compte chaque cas particulier. Je suis bien d'accord, mais à partir du moment où...

#### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. le Président.** - Madame Reuter, la réplique sert à répliquer à la réponse du ministre et n'argumentez pas à nouveau et ne posez pas de nouvelles questions.

**Mme Reuter (MR).** - Non non, je ne pose pas de question, j'y réponds.

**M. le Président.** - Non, c'est le ministre qui répond, ici.

**Mme Reuter (MR).** - Je voudrais juste encore rappeler un point sur lequel je n'ai pas eu d'explication.

Qu'est-ce qui a changé dans l'enseignement spécial pour les enfants qui étaient pris en charge avant devant leur domicile ? Pourquoi cela a-t-il changé ? En effet, là, ce n'est pas la règle du moins d'un kilomètre. Je n'ai pas eu d'explication par rapport à cela. Éventuellement, je déposerai une question écrite pour avoir une réponse, sauf si M. le Président autorise une petite explication pour que ma lanterne soit éclairée.

Je vous remercie.

**M. le Président.** - M. le Président est le gardien du temps.

#### INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*Suite*

#### QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE NOUVEAU REPORT DES TRAVAUX DE MODERNISATION DU RAIL ENTRE BRUXELLES ET LUXEMBOURG »

#### QUESTION ORALE DE M. LEBRUN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NOUVEAUX ÉLÉMENTS D'INFORMATION RELATIFS AUX GRANDS INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN WALLONIE »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le nouveau report des travaux de modernisation du rail entre Bruxelles et Luxembourg » et la question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les nouveaux éléments d'information relatifs aux grands investissements ferroviaires en Wallonie ».

M. Hazée n'étant pas encore présent, la parole est à M. Lebrun pour poser sa question.

**M. Lebrun (cdH).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je viens un peu aux nouvelles pour un dossier de cette importance. Je parle des grands chantiers ferroviaires en Wallonie et, plus particulièrement, de la modernisation des lignes 161 et 162, à savoir l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Sa mise à 160 km/h, au lieu de 120 km/h actuellement, était espérée pour 2013. C'est déjà un élément qui était inférieur à ce que l'on espérait à un moment donné. Vous vous souvenez de cette grande ligne qui était dans les projets européens. Voilà qu'il est maintenant reporté à plus de dix ans. C'est le sens d'un courrier officiel que vous a adressé Infrabel, et vous avez vous-même « tiré le signal d'alarme », c'est le cas de le dire pour un train. Inutile de dire que nous partageons cette préoccupation, vu l'importance de cette liaison pour les très nombreux navetteurs et usagers réguliers, étudiants, fonctionnaires, habitants des provinces de Luxembourg, de Namur et du Brabant wallon.

Mon collègue, M. Prévot, vous a interpellé à ce sujet à la séance de rentrée. Vous avez notamment évoqué une prochaine rencontre associant des représentants du Gouvernement wallon et fédéral ainsi que de la SNCB. Comme nous, vous pensez que si la menace d'un report venait à se préciser, il incomberait au Gouvernement wallon de saisir le Comité de concertation, s'agissant de défendre des intérêts majeurs de la Wallonie.

En arrière-fond de cette affaire, il y a bien sûr le contexte politique ambiant. Les vents du nord continuent d'exercer une forte pression vers le confédéralisme, voire davantage. C'est une perspective qui ne nous enchante guère, mais nous ne savons pas ce que sera le mode de financement des infrastructures ferroviaires dans une dizaine d'années.

C'est donc notre devoir de suivre ce dossier jour après jour, Monsieur le Ministre, et nos regards se sont tournés vers le Ministre fédéral des entreprises publiques, M. Magnette. En tant que Wallon, j'espère qu'il aura à cœur de nous éviter ce mauvais coup et d'obtenir la réalisation de cet investissement crucial dans les meilleurs délais. Je suppose que, en tant que Carolo, il ne sera pas tenté de privilégier d'autres priorités comme, par exemple, la fameuse gare ferroviaire du BSCA ? Ces dossiers ne sont pas nécessairement antagonistes.

J'ai lu l'interview du 22 septembre de M. le Ministre Magnette qui indique avoir tout récemment déposé au Comité d'investissements une version remaniée du plan d'investissements 2013-2025. Avez-vous des informations à ce sujet ? Y aurait-il, là-bas, une lueur d'espoir ?

Pouvez-vous nous livrer le calendrier des prochaines rencontres et étapes dans le cheminement de ce dossier ? Vous avez manifesté, dans la presse et au sein de cette assemblée, une détermination virile et une grande pugnacité. Je vous encourage à ne pas baisser la garde et à entretenir votre dynamisme. Comptez sur nous, Monsieur le Ministre, si jamais vous aviez un moment de faiblesse, pour vous rappeler votre pugnacité et votre virilité dans ce dossier.

Je vous remercie déjà de votre réponse.

**M. le Président.** - Monsieur Hazée, je vous avais excusé, mais vous arrivez juste à temps.

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

**M. Hazée (Ecolo).** - C'est un parcours d'ubiquité, ce matin.

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai pris connaissance moi aussi de votre vive inquiétude relayée dans la presse fin août concernant le retard annoncé dans la finalisation des travaux de modernisation du rail en Wallonie sur l'axe Bruxelles-Luxembourg suite au courrier que vous avez reçu de la part d'Infrabel annonçant le désinvestissement du Gouvernement fédéral dans la dotation d'investissements en 2012 et, donc, de son intention de faire de même en 2013 et 2014. Depuis le dépôt de ma question, il y a déjà quelques semaines, notre collègue M. Prévot a eu l'occasion de vous interroger en séance plénière.

Je ne vais donc pas reprendre ici les développements

de mon intervention écrite, ni d'ailleurs me réjouir de la position claire et forte que vous avez prise d'emblée au nom des intérêts stratégiques de la Wallonie. Je me limiterai à vous demander si des éléments neufs sont intervenus depuis lors, notamment quant à la réunion du comité prévue par la convention de préfinancement et aux concertations éventuelles avec le Gouvernement fédéral ? Votre réaction a-t-elle suscité une réponse plus constructive de la part des autorités fédérales permettant d'envisager le réexamen du dossier, en particulier, les membres wallons de ce Gouvernement fédéral ? M. le Ministre Magnette, Mme la Ministre Laruelle, M. le Ministre Wathelet et d'autres, sont-ils aujourd'hui bien conscients de toute l'importance stratégique de ce dossier pour notre région ?

Subsidiairement, comment comprendre que ce soit ce chantier prioritaire qui fasse en premier lieu les frais de la diminution de la dotation d'investissements fédérale ? D'autres reports n'étaient-ils pas préférables finalement ? Les régions n'auraient-elles pas dû être concertées sur le choix des investissements à reporter, même si tout report est en soi déjà regrettable ?

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

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

Le report de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est inadmissible, d'autant plus que la Wallonie s'est toujours, jusqu'à présent, rigoureusement acquittée des obligations financières dans le cadre du préfinancement. De manière générale, je considère que nous ne pouvons accepter que les accords du passé soient constamment remis en question. C'est une priorité tout à fait claire sur laquelle il y avait un accord entre le Fédéral et la région.

Concernant la réaction d'Infrabel, celle-ci ne peut, à mon sens, être considérée comme une réponse suffisante. À ce stade, j'ajouterai qu'aucune réaction à mon courrier ne m'est parvenue des instances fédérales.

Ce qui m'importe avant tout, c'est que ce projet puisse être finalisé le plus rapidement possible. Dans le même temps, je peux reconnaître que la balle n'est plus dans le camp du gestionnaire de l'infrastructure, mais plutôt dans celui du Gouvernement fédéral qui doit, de manière urgente, nous fournir les grandes orientations du futur plan pluriannuel d'investissements, mais également nous indiquer ses intentions quant au sort qu'il réserve aux projets ferroviaires préfinancés par la Wallonie.

Pour l'aspect touchant les paiements, mes services étudient actuellement la possibilité de suspendre les paiements tant que nous n'aurons pas plus de garantie quant à l'exécution rapide des travaux. À ce jour, le

solde restant dû avoisine les 18 millions d'euros.

Concernant la recherche d'une solution au report du projet, il me semble essentiel, avant toute saisine du Comité de concertation, d'explorer les différentes pistes de résolutions, notamment le mécanisme de règlement ad hoc prévu par la convention de préfinancement. C'est la raison pour laquelle j'ai pris récemment l'initiative d'organiser une concertation entre toutes les parties signataires de la convention de préfinancement. Une première réunion préparatoire se tiendra le 15 octobre prochain.

Quant à la clef 60/40, et tenant compte des difficultés liées à l'annualité de cette clef de répartition, parce que c'est un des éléments évoqués par Infrabel, le Gouvernement wallon ne pourra se prononcer que lorsque nous disposerons des balises du futur plan pluriannuel d'investissements. Nous examinerons quelles en sont les priorités et, le cas échéant, si les instances fédérales ont choisi de réaliser des coupes claires dans les dotations d'investissements.

En conclusion, tout comme vous, j'attends avec impatience que le projet nous soit communiqué. Je considère que la priorité des investissements doit être orientée vers les projets pour lesquels il existe déjà un accord, comme celui de cette modernisation de l'axe 3.

En attendant, j'ai entrepris des démarches nécessaires pour discuter de ce dossier avec les autorités fédérales ainsi que je viens de vous le dire. À ce stade, il leur revient de donner suite à ces différentes interpellations.

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

**M. Lebrun** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre. Je vois que vous continuez à suivre ce dossier et je m'en réjouis.

Vous ne m'avez pas répondu, Monsieur le Ministre, à propos du plan de la version remaniée du plan d'investissements que M. Magette aurait déposé le 22 septembre dernier. En avez-vous eu connaissance ? Non, visiblement. Je pense que c'est un élément dont vous pourriez avoir connaissance via des canaux classiques, mais il me semble que ce n'est pas un document qui devrait apparaître secret aujourd'hui. Je me réjouirai de voir cette version remaniée, élaborée par le ministre, connaître les éléments qui la composent et qui la différencient du plan d'investissements précédent ?

Toujours est-il que nous resterons particulièrement attentifs, après le 15 octobre, à vous interroger sur les résultats de ce Comité de concertation.

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

**M. Hazée** (Ecolo). - Je voudrais remercier M. le Ministre pour son suivi actif du dossier. Néanmoins, je

m'inquiète de l'absence de réponse au courrier transmis aux autorités fédérales, parce que si rien ne bouge, l'horizon de fin de travaux sera reporté au minimum à 2018 et peut-être à 2023 ; dans le meilleur des cas, cinq ans, dans le pire, dix ans, autant dire, dans ce pays, l'éternité. Où serons-nous dans dix ans ? Je note par ailleurs la rencontre prévue le 15 octobre et, bien évidemment, comme mon collègue d'ailleurs, nous reviendrons sur le sujet qui mérite l'attention de l'ensemble de notre assemblée.

**QUESTION ORALE DE M. DESGAIN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ORGANISATION DE SERVICES DE BUS LORS DES FÊTES DE WALLONIE ET DE GRANDS ÉVÉNEMENTS »**

**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 « l'organisation de services de bus lors des Fêtes de Wallonie et de grands événements ».

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

**M. Desgain** (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, les Fêtes de Wallonie ont drainé des dizaines de milliers de personnes dans plusieurs villes de Wallonie avec, en point d'orgue, une immense participation populaire à Namur durant le week-end des 14 et 15 septembre. Ces manifestations ont demandé à ces villes de prendre des mesures particulières pour assurer les déplacements en grand nombre, ainsi que le stationnement de nombreuses voitures et garantir la sécurité routière.

M. le Ministre peut-il me faire savoir, pour chacun des TEC de Wallonie, si des mesures ont été prises pour renforcer les services de transport en commun pour faire face à ce nombre accru de personnes dans les centres-villes concernés lors de ces jours de fête ? En effet, il me semble opportun que les différents TEC se mobilisent lors de ces événements pour permettre à tous ceux qui le souhaitent d'utiliser les bus et trams pour se rendre à la fête et pour en rentrer en toute sécurité.

Plus largement, des dispositions particulières doivent-elles être prises par les TEC pour renforcer leurs services lors de grands événements drainant de nombreuses personnes, comme les carnivals, grands festivals et grandes fêtes publiques ? Existe-t-il une règle générale à suivre dans ces situations ?

Dans la plupart de ces cas, il me semble que les TEC gagneraient à offrir un service adapté et renforcé, notamment pour améliorer la perception des TEC auprès de la population. Ayant déjà utilisé des navettes spéciales TEC lors de certains de ces événements : spectacle « Décrochons la lune » à La Louvière,

« Francofolies » à Spa. Avant, quand il y avait le tram entre Binche et Charleroi, le dernier tram, qui partait à une heure du matin, permettait de rentrer en toute sécurité. Je peux dire que l'ambiance dans ces navettes, lorsqu'elles existent, est souvent excellente et contribue à donner une image positive et dynamique des TEC qui investissent dans ce type de service.

Monsieur le Ministre, j'aurais aimé que vous me fassiez le point sur cette question pour savoir quelle était l'attitude des différents TEC. Existe-t-il une disposition générale pour favoriser ce type de service ?

**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. - Les événements les plus importants des Fêtes de Wallonie se sont déroulés au centre des grandes villes wallonnes, qui sont desservies par de nombreuses lignes de bus à fréquences attractives.

Pour encore améliorer l'offre et à la demande des autorités compétentes ou par décision de chaque TEC, des services de soirée peuvent être assurés par des bus articulés sur les principales lignes.

Ce type de mesure est régulièrement pris en cas d'affluence.

Lorsqu'un organisateur d'événement demande à un TEC une aide dans son plan de mobilité, cela se traduit par un renforcement de l'offre par des services réservés et, donc, supplémentaires répondant à une demande précise de la commune ou de l'organisateur selon des itinéraires et des horaires à préciser au cas par cas.

Le coût de ces renforcements d'offre est généralement supporté par l'organisateur ou la commune. C'est le cas, par exemple, pour les navettes dans le cadre des « Coteaux de la Citadelle » à Liège, des Francofolies à Spa ou encore de la Foire de Libramont.

Dans d'autres cas, moins nombreux, les TEC et/ou la SRWT couvrent une partie de ces coûts, car ils estiment en retirer une visibilité intéressante, commercialement parlant, pour la visibilité du service public.

C'est donc bien dans cette logique à la fois commerciale et d'amélioration de l'image des TEC que ceux-ci peuvent décider, en toute autonomie, de contribuer financièrement à la mise en place d'une navette.

Avec ou sans contribution financière, l'ouverture des TEC à l'amélioration de leurs services lors d'événements de masse organisés en Wallonie est donc déjà une réalité.

Dans tous les cas, l'utilisation - comme vous le

disiez d'ailleurs - des transports en commun lors de ces grands événements donne l'occasion à un grand nombre de personnes de les tester et d'en apprécier leur efficacité et leur confort. Une belle occasion de faire la promotion du transport public parfois pour de nombreuses personnes qui, habituellement, n'utilisent pas les bus au quotidien. Cela me paraît très positif au-delà de l'impact, bien sûr, sur la mobilité lors de ces événements.

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

**M. Desgain** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Président. Je me réjouis que, dans certaines zones, les TEC, ont l'initiative d'eux-mêmes d'assurer des services complémentaires ou supplémentaires pour y amener les voyageurs.

Je prends également bonne note que cela peut se faire à la demande de la commune ou de l'organisateur et que dans ce cas-là, les coûts sont généralement pris en charge soit par la commune, soit par les organisateurs. Je ne peux que regretter que dans certains endroits, ce ne soit pas le cas.

Je prends l'exemple de Charleroi où, le samedi, il y a eu un concert qui a drainé plus de 50 000 participants juste à côté de la plus grande gare de bus de toute la zone du TEC de Charleroi ; je ne peux que déplorer qu'il n'y avait aucun bus à la fin du concert. Je pense que le fait de ne pas le faire donne aussi une image négative du service public. Donc, si vous pouviez vous adresser au TEC de Charleroi pour m'aider dans ces démarches afin qu'il prenne l'initiative, cela m'arrangerait bien.

Je me réjouis d'apprendre qu'à Liège ou encore à la Foire agricole de Libramont, ce sont des choses qui se font, car cela apporte un plus pour l'ensemble des usagers. Cela améliore l'offre de service et donne une bonne image du TEC dans la zone des services pratiques et l'ambiance y est toujours excellente. Je pense, dès lors, qu'il faut pouvoir plus systématiser ce principe. Je reviendrai vers les TEC concernés - qui me paraissent les moins actifs - avec les éléments de votre réponse pour insister une nouvelle fois afin que ce type de service s'y développe.

*(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 « L'APPLICATION D'UN TARIF PRÉFÉRENTIEL POUR LES ÉTUDIANTS FRÉQUENTANT UN ÉTABLISSEMENT À L'ÉTRANGER »**

**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 « l'application d'un tarif préférentiel pour les étudiants fréquentant un établissement à l'étranger ».

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

**M. de Lamotte** (cdH) - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaiterais partager avec vous quelques réflexions concernant également les TEC qui proposent différentes formules d'abonnement, notamment en faveur des étudiants. Plusieurs conditions doivent être rencontrées afin de pouvoir bénéficier de ces tarifs préférentiels. Ainsi, l'abonnement Lynx est réservé aux étudiants de 12 à 24 ans fréquentant un établissement scolaire de la Communauté française ou germanophone ou résidant en communauté germanophone et inscrits auprès d'un établissement étranger.

Ces conditions excluent dès lors du système les étudiants wallons fréquentant un établissement en dehors du territoire wallon. Ainsi, un étudiant effectuant un projet Erasmus ou encore un master complémentaire à l'étranger ne peut en bénéficier même s'il utilise une ligne TEC allant de Liège à Maastricht. Pour cet étudiant, ce sera le tarif plein puisque son lieu d'inscription est en dehors de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Monsieur le Ministre, alors que l'on promeut les échanges universitaires ainsi que les transports en commun, ne serait-il pas envisageable de permettre aux étudiants effectuant la navette Liège-Maastricht - pour la citer - et étudiant à Maastricht de bénéficier d'un tarif préférentiel ? La question se pose effectivement sur la réciprocité ? Les étudiants étrangers Erasmus fréquentant un établissement de la Communauté française peuvent-ils bénéficier du tarif préférentiel ? Car je peux habiter Maastricht et être inscrit dans une université ou une haute école de la Communauté française et avoir alors un tarif préférentiel. Quelle est la ligne directrice de ces tarifs ?

**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, l'abonnement Lynx offre un tarif réduit de l'ordre de 20 % pour les jeunes de 12 à 24 ans par rapport à l'abonnement normal, l'abonnement Open.

En outre, depuis 2008, les communautés française et germanophone avaient conclu une convention tiers-payant avec la SRWT permettant aux étudiants fréquentant leurs établissements scolaires de bénéficier de leur intervention dans le prix de l'abonnement à hauteur de 50 %.

La Communauté française a résilié cette convention

au 30 juin 2012 et transféré à la Wallonie le montant lié à cette politique. Le Gouvernement wallon a décidé le 3 mai 2012 d'organiser la continuité de cette mesure par la création d'un statut scolaire temporaire jusqu'au 31 janvier 2013 selon les mêmes modalités que celles de l'ancienne convention.

Pour bénéficier de la mesure de réduction du statut scolaire, les étudiants inscrits au sein des universités doivent obligatoirement présenter au guichet TEC le formulaire ainsi que l'attestation particulière d'inscription aux cours délivrés par leur établissement universitaire respectif. Un étudiant Erasmus reste inscrit dans son université de la Communauté française et peut donc continuer à bénéficier de la réduction.

Réciproquement, les étudiants étrangers fréquentant un établissement de la Communauté française peuvent aussi bénéficier de ce statut scolaire.

Mais vous avez raison, le système actuel n'est pas optimal et pourrait se révéler non égalitaire dans certains cas bien spécifiques. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a également décidé, le 3 mai 2012, de charger la SRWT d'examiner un scénario alternatif au système actuel. Selon le nouveau scénario, la réduction ne serait plus liée au statut - étudiant ou écolier d'une école reconnue par la Communauté française ou la Communauté germanophone - mais à l'âge, soit avoir entre 12 et 24 ans. Le gouvernement se prononcera de manière définitive sur cette option dans le courant du mois de novembre de sorte que le nouveau système pourrait, le cas échéant, être mis en œuvre dès le 1er février 2013.

Les questions que vous soulevez pourront être définitivement résolues, en tout cas, tranchées à cette occasion.

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

**M. de Lamotte** (cdH) - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Cela concerne effectivement les étudiants Erasmus et les autres aussi. Parce que vous pouvez avoir un statut d'étudiant sans être Erasmus et aller étudier un master complémentaire dans une université extérieure. J'espère que le projet permettra, tel qu'il est sollicité par le gouvernement auprès de la SRWT, de répondre à cette légitime inquiétude.

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

**QUESTION ORALE DE M. LEBRUN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'OBSTACLE FRANÇAIS À LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE DINANT-GIVET »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'obstacle français à la réouverture de la ligne Dinant-Givet ».

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

**M. Lebrun** (cdH) – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme vous le savez, je n'ai jamais été un partisan de la réouverture de la ligne Dinant-Givet, car j'ai toujours prétendu - comme d'ailleurs les rapports du Conseil de Champagne-Ardenne le montraient - que cette ligne pouvait être un maillon qui établissait une concurrence avec la ligne Athus-Meuse, qui est notre ligne de marchandise sur laquelle on a investi pendant des dizaines d'années, et qui permet d'ailleurs, aujourd'hui et demain, une modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg pour les passagers. En effet, la ligne Athus-Meuse draine le fret.

Cette ligne, nous la connaissons bien. Je l'ai employée pendant plus de dix ans. Elle est aujourd'hui une ligne pourrie ; c'est-à-dire que, quoi que l'on fasse, on devra la démonter, remplacer le ballast, et caetera.

Je sais que, dans l'optique de certains, cette réouverture était un élément intéressant. Notre parlement a mené diverses auditions en la matière. Il y a eu l'exposé du rapport Tritel et Dieu sait s'il ne mettait pas ce projet comme étant prioritaire pour la Wallonie.

Nous venons de discuter du plan d'investissements de la SNCB pour la période 2013-2025. S'il n'est guère optimiste pour les investissements que nous avons estimés prioritaires, il me semble que l'optimisme ne doit pas être de rigueur non plus pour la réouverture de la ligne Dinant-Givet, ligne transfrontalière qui, comme beaucoup d'autres lignes d'ailleurs, a été considérée comme non rentable.

Toutefois, il y a eu un intérêt français pour la réouverture de cette ligne. La France proposait d'investir assez massivement. On se demandait bien quel pouvait être l'intérêt de la France pour cette réouverture. Pour ma part, j'ai toujours prétendu que c'était pour y faire passer du fret, pour faire sortir le fret de la Wallonie et le réorienter vers la France. Vous vous souvenez du débat que nous avons eu en séance plénière. Certains Français ont toujours nié cette option et pendant les vacances et au début du mois de septembre, les choses se sont éclaircies du côté français. En effet, le maire de Givet a constaté, après des contacts avec le groupe

français du rail que l'investissement entre Givet et Charleville était estimé à 180 millions d'euros. Il estimait donc que cela ne serait sans doute plus une priorité pour l'infrastructure française que de réaliser cette modernisation. Chaque modernisation, et c'est la première fois que cela est reconnu, était une modernisation en vue d'y faire passer du fret. Aujourd'hui, la ligne est correcte pour le passager.

Cela renforce ma thèse de dire qu'il faut faire attention. La jonction entre Dinant et Givet est une jonction qui, si elle est réalisée, servira aux passagers de manière occasionnelle, mais surtout à faire sortir le fret du territoire wallon et, donc, à appauvrir la Wallonie.

*(Réaction de M. le Ministre Henry)*

Je suis à Dinant-Givet, en transfrontalier.

Monsieur le Ministre, pour ces divers éléments, en France, ils se disent aujourd'hui qu'ils ne rouvriront pas la ligne.

J'ai ici des articles « Les Belges mettent le frein à main ». En fait, c'est la France qui met le frein à main puisque dans l'article, on stipule très clairement que les 180 millions d'euros ne seront pas investis.

Monsieur le Ministre, je pense que pour ces deux considérations, de toute façon la ligne est pourrie et la France abandonne aujourd'hui le projet. Il me semble que nous pourrions prendre une disposition qui permettrait au RAVeL numéro 2, c'est-à-dire le RAVeL qui relie les Lacs de l'Eau d'Heure à la Région flamande dans la région de Hoegaarden, d'être continu.

Vous savez qu'entre le barrage de Waulsort et le barrage d'Anseremme, il y a là une rupture dans le RAVeL puisque les cyclistes sont autorisés à passer sur les deux barrages ; je me suis arrangé pour que ce soit possible à l'époque. Il y a là un tronçon qui est dangereux sur une route relativement étroite, mais qui est magnifique. Je pense que ce serait utile de créer un RAVeL sur cette ligne.

D'une manière ou d'une autre, il me semble que c'est favoriser la mobilité douce. Entre Hastière et Dinant, c'est tout plat, il pourrait y avoir des cyclistes au quotidien qui rouleraient là-bas en toute sécurité.

Pour les habitants des villages traversés, je pense à Waulsort notamment, ce serait incontestablement un plus.

J'espère que ces éléments, Monsieur le Ministre, vous permettront de changer d'avis. Aujourd'hui, les choses sont relativement claires, nettes et précises. Cela confirme une thèse que la SNCB et que moi-même ainsi que d'autres parlementaires avons relayée. J'espère que vous la partagerez et que nous pourrions avancer sur ce RAVeL numéro 2 qui est un des premiers à avoir été ouvert en Wallonie.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je ne pense pas qu'aujourd'hui, c'est-à-dire au moment où nous attendons le projet de plan pluriannuel d'investissements fédéral, il soit judicieux de prendre une quelconque décision qui pourrait mettre à mal la mise en place d'un projet ferroviaire identifié par le plan de desserte, quel qu'il soit.

Vous n'ignorez pas que le projet d'exploitation de la ligne Dinant-Givet est l'un des 35 projets identifiés par l'étude Tritel. L'exploitation qui y est examinée est de type local, ce qui suppose une mise en œuvre d'une exploitation simplifiée de type *light rail*.

Je pense également qu'il convient de rester prudent quant à une aliénation de l'assiette. C'est, en tout cas, ce que me demandent les forces vives namuroises regroupées au sein du Comité de concertation Axud, qui ont formulé, comme vous savez certainement, leur souhait de voir se poursuivre l'analyse et les contacts complémentaires, notamment avec les instances françaises en vue de la réouverture de cette ligne.

De plus, rien ne me permet à ce stade de supposer que les gestionnaires de l'infrastructure, c'est-à-dire Infrabel chez nous, RFF en France, sont disposés à céder l'exploitation de l'assiette de la ligne à d'autres fins que celle du transport ferroviaire.

Enfin, concernant les disponibilités financières pour la création d'un RAVeL sur la seule portion wallonne de l'assiette de la ligne 154, je vous renvoie vers mon collègue le ministre des travaux publics.

Pour conclure, ce dossier, comme de nombreux autres, est étroitement lié au cadre budgétaire que le Fédéral définira pour les investissements ferroviaires et la stratégie fédérale du développement ferroviaire. Nous ne manquerons pas d'y revenir dans les prochaines semaines.

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

**M. Lebrun** (cdH). - Monsieur le Ministre, 35 dossiers prioritaires et le seul dossier prioritaire est reporté vraisemblablement de dix ans. Il ne faut pas rêver. Axud a raisonné, pour ne pas heurter M. le Ministre, sur une possibilité de réouverture aux passagers. Il est clair, aujourd'hui, que ce n'est pas le passager qui intéresse la France, c'est le fret, comme c'est déclaré maintenant de manière précise, entre Charleville et Givet.

Je reviendrai sur le sujet.

Ce qui m'inquiète, c'est que vous me renvoyez au Ministre Di Antonio, parce que si vous n'êtes pas

d'accord en tant que ministre de l'aménagement du territoire, il est clair que le dossier ne pourra pas avancer via le ministre de l'équipement.

Monsieur le Ministre, je vous fais remarquer qu'il ne s'agit pas d'une session d'assiettes. Le RAVeL, sur la ligne de chemin de fer désaffectée, fait l'objet d'une convention avec la SNCB où il y a une location, et la SNCB ou Infrabel, reste propriétaire des lignes. La convention que nous avons signée permet une location de la Région wallonne vers Infrabel de ces lignes.

Ici, il ne s'agit pas d'une session d'assiettes ; jamais la SNCB ne cède les assiettes de ses lignes.

J'ai signé *nihilo tempore* une convention avec la SNCB qui identifie la manière dont le canon est perçu chaque année par la SNCB pour les lignes de chemin de fer désaffectées. Il est très clair que cette ligne pourrait très bien faire l'objet de cette même convention.

Donc, M. Schouppe et la SNCB ont tout à fait été d'accord à ce moment-là. Je pense que l'on versait une somme de 11 millions de francs belges à l'époque pour la location de ces lignes. Il me semble que cette ligne pourrait faire l'objet de cela. Vous la laissez en l'état ; elle est pourrie ; elle est envahie par la végétation. Cela deviendra un chancre dans la vallée de la Meuse. Vous en portez la responsabilité. Je vous réinterrogerai après le 15 octobre, puisque nous connaissons, à ce moment-là, après le comité de concertation, les dossiers prioritaires. J'espère que, si elle n'est pas prioritaire, vous changerez d'avis.

Je vous remercie déjà et je vous donne rendez-vous prochainement.

**QUESTION ORALE DE MME ZRIHEN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA POLITIQUE CYCLABLE »**

**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 politique cyclable ».

La parole est à Mme Zrihen pour poser sa question.

**Mme Zrihen** (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, de nombreuses villes européennes, que ce soient Amsterdam, Barcelone, Brême, Copenhague, Édimbourg, Ferrare, Graz, Strasbourg, font la démonstration chaque jour qu'une diminution de l'usage de la voiture individuelle ; c'est un objectif non seulement souhaitable, mais raisonnable. Ces villes appliquent des mesures incitatives en faveur des transports publics, du partage de véhicules et du vélo, mais aussi des mesures

restrictives à l'usage de la voiture individuelle dans leur centre-ville.

Monsieur le Ministre, en Wallonie, vous avez mis l'accent sur les communes cyclables : les communes pilotes « Wallonie cyclable ». C'est un projet phare du plan Wallonie cyclable du Gouvernement wallon.

L'objectif de cette première opération de grande ampleur pour le vélo en Wallonie - et à La Louvière, nous en avons particulièrement bénéficié, nous avons été extrêmement attentifs - est de donner les moyens aux acteurs locaux de mener une politique cyclable ambitieuse au niveau communal.

Il y a presque un an que les communes ont été désignées. Pouvez-vous faire le point sur les différentes actions qui ont été menées ?

Au-delà de ces communes pilotes, entendez-vous développer des politiques spécifiques pour aider les villes wallonnes à développer une politique cyclable comme on le fait dans d'autres pays d'Europe ? Le cas échéant, quelle est votre stratégie ? Quels sont les budgets dédiés à ces politiques ? Quels sont vos objectifs ? Quel est votre agenda ?

**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 partage tout à fait votre constat sur la nécessité de développer l'usage des transports publics et du vélo en ville en lieu et place de l'usage massif de la voiture.

Le développement de la marche à pied, du vélo, des voitures partagées, des transports publics et leur usage combiné au service des villes et communes durables traverse, de manière transversale, toutes les politiques de développement territorial que je mène. Je vous renvoie à ce sujet vers mes différentes interventions devant cette assemblée et au rapport d'activités Wallonie cyclable 2011 qui donne le détail de toutes les actions mises en œuvre.

Concernant les communes pilotes du plan Wallonie cyclable, le rapport sur l'utilisation de la subvention 2010 est attendu dans les semaines qui viennent. Les premières indications montrent que les travaux relatifs aux subsides 2010 reçus à l'occasion de leur présélection, sont réalisés ou en voie de l'être dans une majorité de communes.

Comme vous le rappeliez à l'instant, la sélection définitive est intervenue il y a moins d'un an. Les différents projets d'aménagement liés aux subsides 2011 sont en cours de validation.

Cette première année permet aux administrations locales et régionales de rôder les procédures et de les

ajuster. Je m'attends à ce qu'après la désignation des nouveaux collèges communaux et les adaptations locales que cela engendrera, le projet trouve rapidement son rythme de croisière.

J'en viens maintenant à la question de la désignation éventuelle de nouvelles communes pilotes sous cette législature. Vu l'ampleur des besoins et du potentiel, je l'ai envisagé un temps. Toutefois, à la réflexion, cela ne me semble pas opportun. En effet, les moyens actuels, tant financiers qu'humains, disponibles pour la politique cyclable sont insuffisants pour pouvoir développer de nouvelles initiatives de grande ampleur sans mettre en péril les projets en cours. C'est précisément le choix qui avait été fait de cibler les interventions sur quelques communes pour que ce soit significatif.

Ainsi, il faut savoir que le besoin d'investissements pour l'aménagement cyclable des voiries régionales sans donc aborder les aménagements des voiries communales, dans les seules dix communes pilotes, est estimé entre 20 et 25 millions d'euros.

Actuellement, seuls quatre millions d'euros, sous cette législature, ont été annoncés par mon collègue des travaux publics pour y faire face, ce qui ralentit le rythme auquel on peut solutionner les nombreux points noirs de « non-cyclabilité » sur les voiries régionales, qui freinent l'usage du vélo dans les communes pilotes comme ailleurs.

Pour plus de précision à ce sujet, je vous renvoie vers mon collègue.

Les cinq agents dont j'ai financé l'engagement pour la politique cyclable sont actuellement complètement occupés par le suivi des communes pilotes et les autres projets du Plan Wallonie cyclable. Une saturation identique des ressources est à constater auprès des associations et bureaux d'études spécialisés.

Bien sûr, une amplification de la politique vélo est indispensable, mais, comme toute croissance, je pense qu'elle doit être progressive. Dans deux mois, de nouveaux conseils communaux seront installés. On peut raisonnablement penser qu'ils désireront aller de l'avant en faveur du vélo. Il faudra les soutenir et les encourager. Différentes initiatives sont en préparation à cette fin. Une formation à l'attention des nouveaux élus est en cours de préparation avec l'Union des Villes et Communes, elle abordera la question de la politique vélo.

Deuxièmement, tirant les premiers enseignements des communes pilotes, l'administration prépare un guide sur la manière de concevoir la politique communale en faveur du vélo. Dans la foulée de la publication de ce document, nous envisagerons comment organiser des formations spécifiques sur la politique cyclable. Je compte informer et sensibiliser les nouvelles autorités communales début de l'année 2013 à ce sujet.

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

**Mme Zrihen (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre.

Je pense que nous sommes effectivement sur une stratégie tout à fait fondamentale qui montre sa nécessité de plus en plus chaque jour.

Je voudrais simplement solliciter que, dans le dispositif de formation, on puisse prendre contact avec l'ensemble des entités fédérées. Il ne s'agit pas seulement d'une question technique ou d'une question politique. Je pense qu'il y a une formation fondamentale du citoyen et de la sensibilisation des jeunes et des parents. Peut-être pourrait-on imaginer que cette politique cyclable, si on veut qu'elle prenne vraiment de l'ampleur, se fasse de manière concertée avec la Communauté française et le système de l'éducation ?

**QUESTION ORALE DE M. SENESAEI À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'OPPOSITION À UN PROJET ÉOLIEN À ESTAIMPUIS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'opposition à un projet éolien à Estaimpuis ».

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

**M. Senesael (PS).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je profite de l'actualité estaimpuisienne pour aller vers le cadre de référence de l'éolien dont nous avons déjà bien souvent débattu au sein de cette commission.

Il se fait qu'une opposition citoyenne, comme dans toutes les communes et entités où l'éolien doit s'installer, se manifeste à un projet éolien à Estaimpuis qui a récemment bénéficié d'un peu plus de lumière.

J'aimerais profiter de cette rentrée pour bien rappeler la position de ce gouvernement en la matière, surtout pour que vous nous rappeliez votre position.

Ce projet est actuellement en phase d'étude d'incidences. Il prévoit six éoliennes de deux à trois mégawatts dont une citoyenne, j'insiste. Cela correspond à plus ou moins la consommation de l'ensemble de notre entité. Il est l'œuvre d'une société privée étrangère européenne. Il rapporterait quelques dizaines de milliers d'euros à la commune par an.

Dans les arguments avancés par ses opposants, se trouve notamment l'inexistence de cadre éolien pour la Wallonie. Étant assez attentif à la matière, il ne me semble pas que les travaux du gouvernement aient

connu d'avancées spectaculaires à la faveur des mois de juillet et août. Pouvez-vous nous rappeler votre agenda en la matière ?

L'autre point avancé - c'est un argument que l'on avait peu entendu, en tout cas, en ce qui me concerne - est, d'une part, l'origine de cet investisseur ; ce dernier étant étranger, les éventuels dividendes de cet investissement quitteraient le pays. Et d'autre part, le fait que ce projet soit celui d'un investisseur privé qui en touchera donc des bénéficiaires, et pas celui d'un investisseur public qui devrait, disent-ils, être la Commune d'Estaimpuis en personne.

Pour rappel, l'objectif du gouvernement est d'atteindre 8 000 gigawattheures d'électricité verte dont 4 500 en éolien pour 2020. Il est donc nécessaire d'avoir un cadre législatif et stratégique clair.

Quelle place entendez-vous laisser aux opérateurs privés en la matière ? Faut-il les rejeter ? L'origine des partenaires privés doit-elle être un facteur de refus d'un projet ? Est-ce en adéquation avec la législation européenne ? Pourquoi les communes devraient-elles refuser des projets de production d'électricité verte acceptés par la population qui, en plus, leur rapporteraient de l'argent et offriraient à ces habitants de participer à une éolienne citoyenne ?

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député, je suis ravi d'apprendre qu'un projet éolien avec une éolienne citoyenne se développe à Estaimpuis. C'est la preuve que la participation citoyenne se développe et est, à présent, déjà bien intégrée par les développeurs éoliens.

Permettez-moi de vous rappeler qu'un cadre existe actuellement : le cadre de 2002. C'est parce que celui-ci est quelque peu dépassé que nous l'actualisons. Comme vous le savez, le gouvernement a pris acte d'une première proposition d'actualisation en décembre. Quelques consultations devaient encore être faites. Le cadre devait, d'autre part, être traduit dans la cartographie des lots auxquels un productible minimal doit être associé. Ce travail est bien avancé et est actuellement en cours de discussion au sein du gouvernement. Nous espérons aboutir rapidement à un consensus.

Quant à la nature de l'investisseur privé et à sa nationalité étrangère, je souhaiterais souligner ceci : comme vous le savez, le gouvernement est attentif aux retombées socioéconomiques des projets éoliens pour notre région, retombées très importantes économiquement et en termes d'emploi. Il s'est aussi donné comme objectif d'encourager les projets participatifs auxquels des citoyens ou des collectivités

locales prennent part.

C'est pourquoi le mécanisme décentralisé intégrera la participation citoyenne et des communes dans les projets éoliens. Cependant, il ne faut pas oublier que la liberté d'entreprendre est une liberté fondamentale que le gouvernement n'entend pas entraver. Ceci n'est pas en contradiction avec la faculté qu'ont déjà aujourd'hui les personnes de droit public de développer elles-mêmes des projets d'éoliennes.

Par ailleurs, on ne peut empêcher un développeur éolien étranger d'investir dans notre pays. Non seulement, ce serait contraire au droit international et européen, mais ce serait en plus dommageable pour notre économie : ces développeurs apportent de l'emploi et des investissements dans notre région, en plus de rendre notre consommation énergétique progressivement plus durable.

Concernant votre question « où nous en sommes ? », nous sommes effectivement à la discussion. Le travail étant complètement préparé, à la fois sur la carte des lots et sur le cadre de référence, les deux étant étroitement liés. En effet, le cadre doit permettre de réaliser la carte et vice-versa, et le décret qui sera nécessaire dans la foulée.

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

**M. Senesael (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette double interrogation que je vous adressais et à laquelle vous apportez des réponses claires.

Au niveau de l'investissement, je partage totalement votre réponse. Au niveau du cadre de référence, je dirais que la mise en atterrissage me semble toujours trop lente quand on attend. Je suppose que, en fonction du cheminement et de la discussion au gouvernement, on pourra raisonnablement espérer que, pour la fin de l'année, on puisse obtenir satisfaction en la matière.

Je tiens à vous remercier de votre ténacité en la matière.

**QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE LABEL « PIERRES ET MARBRES DE WALLONIE » ET LA GESTION DES CARRIÈRES DANS LE SDER »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le label « Pierres et marbres de Wallonie » et la gestion des carrières dans le SDER ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Cremasco (Ecolo).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous annoncez, à la carrière du Bois d'Anthisne, la création du label « Pierre et Marbres de Wallonie ».

Ce label met en évidence les aspects de proximité, les « produits de circuit court », la gestion parcimonieuse de la ressource naturelle, le respect de l'environnement, de la législation sociale en vigueur et la réalisation du travail de transformation de la pierre, précisément chez nous, en Wallonie. On comprend toute la nécessité de ce label quand on voit l'importance des volumes de pierre concernés par an sur nos chantiers et la part prise, notamment, par la pierre chinoise.

Je me suis également permise d'interroger votre collègue, le ministre de l'économie, car vous avez fait certaines déclarations communes. Je pense que le marché de la pierre, en général, et sa valorisation, même si ce n'est pas toujours évident au niveau de la législation wallonne, est un des éléments déterminants par rapport à ce marché important.

Dans la presse, on peut lire que les premières entreprises pourraient être labellisées en 2013. Pouvez-vous nous expliciter la démarche que les carriers devront suivre et les critères à rencontrer pour obtenir ce label ? J'aimerais en savoir plus par rapport à cela.

Le volet de l'économie est pris en charge par votre collègue. S'il pouvait converger, ce serait vraiment intéressant pour la pierre wallonne et en particulier pour les circuits courts. Il y a beaucoup de choses à valoriser dans ce secteur-là.

Nous avons également pu, plusieurs fois, discuter dans cette commission et revenir sur la gestion parcimonieuse de cette ressource qu'est la pierre et sur la nécessité d'une exploitation raisonnée et planifiée. On a parlé tantôt d'un rendez-vous fixé avec Fedieux - on les a auditionnés ici dans le cadre de la révision du CWATUPE. La gestion de la pierre et du sous-sol - nous sommes tous d'accord là-dessus - est une particularité du territoire, car c'est une ressource qu'on exploite progressivement. Visiblement, il y a des manquements en la matière à l'heure actuelle quant à la nécessité de rendre cette exploitation plus raisonnée et plus planifiée.

Je voulais dès lors vous demander, Monsieur le Ministre, quelle était votre position par rapport au développement des zones d'extraction et, en particulier, dans le cadre de la révision du SDER qui me semble un outil pertinent pour avoir une stratégie en la matière. 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. - Merci, Madame la Députée, pour votre question. Les conditions générales pour pouvoir bénéficier d'un label

« Pierres et marbres de Wallonie » sont maintenant définies. Elles devront toutefois être détaillées par des critères plus précis. Le carrier pourra, le cas échéant et sur base volontaire, s'engager à respecter les conditions d'exploitations qui y sont définies.

Ces conditions générales sont les suivantes :

- la localisation géographique précise de l'activité, sur le territoire Wallon ;
- une identification claire et précise des matériaux exploités : âge stratigraphique des couches, caractéristiques ;
- nous veillerons bien entendu aussi aux méthodes d'extractions respectueuses de l'environnement.

L'obtention d'une labellisation contiendra aussi des conditions relatives à la gestion parcimonieuse de la ressource minérale exploitée.

Le parcours des matériaux au départ de l'extraction, autrement dit leur traçabilité, sera également un élément fondamental permettant l'obtenir le label PMW - « Pierre et marbres de Wallonie ».

Des réunions réunissant des représentants de « Pierre et marbres de Wallonie », de la DGO4, de la DGO3 et de mon cabinet, se tiennent régulièrement. Le travail suit son cours et nous devrions pouvoir faire des propositions concrètes dès l'année prochaine au niveau des modalités.

Quant aux propositions d'objectifs du SDER, adoptées le 28 juin 2012 par le gouvernement, elles sont en totale cohérence par rapport à ce projet de labellisation des roches ornementales.

Les deux objectifs spécifiques développés dans le pilier II, c'est-à-dire le développement économique, et le pilier IV, les ressources, sont très complémentaires.

Ainsi l'objectif II. 7.c « Développer la valeur ajoutée des filières en aval du secteur carrier » vise trois éléments qui me semblent importants :

- l'approvisionnement en matériaux de construction provenant de la Wallonie est à privilégier, dans le respect de la libre concurrence ;
- le secteur carrier, qu'il faut promouvoir, offre un potentiel de développement en termes d'emplois et de valeur ajoutée pour de nombreux secteurs en aval ;
- certaines pierres et roches peuvent faire l'objet d'une meilleure valorisation, permettant d'accroître l'emploi dans le secteur.

De même, dans l'objectif IV.3.e « Préserver les ressources du sous-sol », le gouvernement souhaite que « L'accès aux ressources soit maintenu pour les générations futures et leur gaspillage évité ». Vous voyez donc que, effectivement, nous avons bien prévu, dans ces objectifs du SDER, ces différents éléments.

J'ai par ailleurs le plaisir de vous informer du fait que j'ai confié à l'UCL et à l'Ulg une recherche visant à établir un outil de gestion d'exploitation stratégique du sous-sol. Cette étude devra permettre de mieux répondre aux objectifs précités.

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

**Mme Cremasco** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, de m'avoir informée de ces deux piliers qui sont bien intégrés dans le SDER et de l'étude de l'UCL et de l'Ulg. Au risque que cela paraisse un peu « téléphoné », je vous remercie beaucoup et je vous soutiens dans cette démarche parce que je pense que c'est une ressource effectivement très importante, en ce sens où elle n'est pas renouvelable et est très importante pour l'économie et dans les volumes de consommation, ainsi que pour la qualité architecturale. Ce n'est pas une donnée négligeable.

**QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PLAINTÉ D'IEG CONTRE LE PROJET D'HOLCIM »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la plainte d'IEG contre le projet d'Holcim ».

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

**M. Senesael** (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, l'intercommunale IEG vient d'introduire un recours pour s'opposer à la demande du groupe Holcim de creuser une nouvelle carrière sur la rive gauche de l'Escaut. L'IEG craint un abaissement de la nappe phréatique qui alimente les forages mouscronnois ainsi qu'une diminution de la qualité de l'eau.

Chez Holcim, on répond que leurs experts, notamment issus de l'Université de Mons, ne rejoignent pas les conclusions de l'intercommunale et que la qualité de la nappe ne devrait pas souffrir.

Holcim rappelle également que l'on parle d'un investissement de 500 millions d'euros et que l'actionnaire pourrait s'impatienter, voire pire, si d'aventure le projet devait encore subir des retards.

D'un point de vue réglementaire, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous faire un état des lieux de ce dossier ? Quel impact peut avoir la plainte d'IEG sur cet important dossier de développement économique ? L'activité d'Holcim risque-t-elle de nuire à celle de l'IEG ? Aura-t-elle un impact sur la potabilité de l'eau mouscronnoise ?

Je vous remercie des réponses que vous voudrez bien nous apporter.

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

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

La demande de permis unique introduite par Holcim dans le cadre du projet Obesco est toujours en cours d'instruction en première instance. Aucun permis n'ayant été délivré, aucun recours n'a pu être introduit par l'IEG. C'est un premier élément.

L'enquête publique menée en cours de procédure ayant suscité des craintes de surexploitation et de dégradation de la qualité de la nappe du Tournaisis, des plans modificatifs ont été introduits par Holcim et une nouvelle enquête publique est en cours.

Je me dois de rappeler que le Gouvernement wallon a adopté définitivement la révision du plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz portant sur l'inscription d'une zone d'extraction destinée à permettre l'exploitation d'un nouveau gisement de calcaire en rive gauche de l'Escaut à Antoing et Tournai en date du 17 février 2011. Cet arrêté a fait l'objet de deux recours en annulation au Conseil d'État.

Les problèmes que poserait l'exploitation de cette nouvelle carrière à la nappe calcaire du Tournaisis ont déjà été examinés dans le cadre de la procédure de révision du plan de secteur, notamment par l'étude d'incidences comportant une étude hydrogéologique réalisée par le bureau AQUALE, et ont fait l'objet de remarques lors de l'enquête publique auxquelles le Gouvernement wallon a répondu.

Il ne m'est pas possible ici d'entrer dans le détail de l'argumentaire développé dans l'arrêté précité, auquel je vous renvoie.

Il me paraît cependant utile de préciser que le problème du rabattement de la nappe a été étudié et diverses mesures ont été proposées. Ces mesures seront à étudier plus précisément dans le cadre de la procédure de délivrance des permis subséquents.

Par ailleurs, la nécessité de valoriser les eaux d'exhaure a également été mise en avant.

À cet effet, le Gouvernement wallon a imposé, lors de l'adoption provisoire de la révision du plan de secteur du 1er avril 2010, qu'une convention entre Holcim et la SWDE soit conclue avant l'adoption définitive du plan afin de garantir la valorisation des eaux d'exhaure, la pérennité de la ressource en eau et l'absence d'impact financier pour le citoyen. Cette convention a été conclue le 7 février 2011.

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

**M. Senesael** (PS). - Pour vous paraphraser, Monsieur le Président, je vais dire que c'est provisoirement clos.

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTAT DE LA LÉGISLATION SUR LES ONDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES »**

**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 « l'état de la législation sur les ondes électromagnétiques ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, une demande de permis d'urbanisme est actuellement en cours d'instruction en vue de la construction, à Mons, d'une nouvelle station émettrice.

Il ressort des informations dont je dispose qu'il y a déjà dans la région de Mons-Borinage 170 antennes gsm. La Ville de Mons en compte, à elle seule, 74. Le site faisant l'objet de la demande de permis est déjà proche de deux antennes déjà existantes. Ainsi, si le permis sollicité venait à être octroyé, il y aurait trois antennes gsm à proximité les unes des autres. Faut-il le souligner, ces antennes sont par ailleurs situées à proximité d'habitations.

En raison d'une telle concentration et de l'état actuel de la législation wallonne, un grand nombre de citoyens s'inquiètent, à juste titre, pour leur santé et pour la qualité de leur environnement.

Le décret du 3 avril 2009 relatif à la protection contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les rayonnements non ionisants générés par les antennes émettrices prévoit une norme d'émission maximale de trois volts par mètre. Cette norme n'est valable que pour les lieux de séjour alors que, à Bruxelles, elle est valable pour tous les lieux qui sont accessibles au public.

Par ailleurs, la législation wallonne ne prend pas en compte le rayonnement de l'ensemble des antennes en un lieu donné, mais s'applique séparément à chacune d'elles.

À propos des ondes, il ressort de la Déclaration de politique régionale qu'« afin de limiter les risques liés aux rayonnements électromagnétiques, le gouvernement

renforcera la législation relative à la protection contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les rayonnements non ionisants générés par les antennes émettrices stationnaires et, notamment, adoptera une norme qui tienne compte du principe de précaution et des éventuels effets thermiques et non thermiques sur la santé de la population. (...). À cette fin, le gouvernement tiendra compte des réglementations et politiques existantes dans les autres régions et prendra comme hypothèse de départ une norme équivalente à trois volts par mètre maximum à respecter à tout moment et en tout lieu, avec pour objectif cible une norme de 0,6 volt par mètre ».

Cet extrait de la Déclaration de politique régionale marque clairement le désir du Gouvernement wallon de renforcer la législation wallonne. Qu'en est-il à l'heure actuelle ? Entendez-vous renforcer la législation wallonne afin d'éviter des concentrations d'antennes gsm sur des espaces réduits et à proximité d'habitations ?

Par ailleurs, je reviens sur une question du Député M. Fourny d'octobre 2009, et vous lui aviez répondu : « Je souhaite d'ailleurs encourager le recours à la mutualisation des pylônes entre opérateurs, pour autant que l'on reste dans le respect des normes ». Qu'en est-il ? Quelles sont les démarches que vous avez entreprises ou que vous envisagez d'entreprendre à cette fin ?

Je vous remercie pour votre attention.

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

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

Madame la Députée, l'installation de nouvelles antennes ne se traduit pas forcément par une augmentation de l'immission. Deux autres facteurs doivent être pris en compte : l'évolution des technologies de communication et la volatilité des utilisateurs de téléphonie mobile.

Comme vous l'avez certainement lu dans la presse, les opérateurs procèdent actuellement à l'implantation de la téléphonie 4G dans un certain nombre de villes wallonnes et flamandes. L'adoption de nouvelles technologies en téléphonie mobile nécessite l'installation d'émetteurs spécifiquement conçus pour transmettre ces nouveaux types de communications.

L'évolution du parc des antennes gsm n'est donc pas uniquement le reflet d'une augmentation du nombre de communications et, donc, de l'immission. Dans certains cas, il s'agit d'une situation de « vases communicants », les communications existantes étant transmises via une nouvelle technologie ou via un nouvel opérateur.

La multiplication des antennes est par ailleurs l'une

des solutions utilisées par les opérateurs pour diminuer l'intensité du champ électromagnétique. À la place d'une antenne très puissante couvrant une certaine zone, on installe plusieurs antennes moins puissantes couvrant différents sous-ensembles de cette même zone. Ceci a pour effet de diminuer l'immission globale.

Le rayonnement cumulé produit par plusieurs antennes a, quant à lui, bel et bien été pris en compte lors de la rédaction du décret relatif aux rayonnements non ionisants. L'explication est relativement longue et je vous renvoie au commentaire de l'article 4 du décret d'avril 2009 où vous trouverez toutes les informations utiles.

Le renforcement de la politique régionale en matière d'ondes électromagnétiques fait l'objet d'une réflexion dans le souci du principe de précaution et j'observe avec attention la mise en œuvre de la norme bruxelloise.

Suite à la question posée en 2009 par M. le Député Fourny concernant la mutualisation des antennes, je peux confirmer que les exploitants d'antennes gsm disposent d'une base de données commune des sites d'antennes et doivent mutualiser ces derniers. Cette mutualisation n'est toutefois pas toujours réalisable à 100 % du fait de difficultés techniques. Les opérateurs sont alors forcés de s'installer à des emplacements différents.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Les ondes électromagnétiques, on le sait, c'est toujours un sujet fort sensible. J'entends - et c'est assez évident - que vous restez accroché au principe de précaution qui, de toute façon, nous a prôné suite aux auditions auxquelles on a pu assister cette année. Je veux juste encore souligner ici qu'il s'agit d'une troisième antenne. J'entends bien que cela ne signifie pas systématiquement une augmentation du nombre d'ondes. Cependant, on peut comprendre l'inquiétude légitime du riverain qui voit une troisième antenne s'implanter sur un site voisin de leur habitation même si, éventuellement, ces antennes permettent une meilleure qualité des ondes et, donc, de réduire la force des immissions.

Je souhaite également souligner le côté positif de la base de données des sites existants afin que l'on puisse échanger les sites déjà existants et en faire profiter les uns et les autres. J'entends dans votre réponse qu'il devrait le faire, je suppose que c'est quelque chose que vous incitez à pratiquer.

**QUESTION ORALE DE M. LEBRUN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CONSÉQUENCE DU REJET D'ACIDE SULFURIQUE À CHOOZ »**

**QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE REJET D'ACIDE SULFURIQUE DANS LA MEUSE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lebrun à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la conséquence du rejet d'acide sulfurique à Chooz » et la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le rejet d'acide sulfurique dans la Meuse ».

La parole est à M. Lebrun pour poser sa question

**M. Lebrun** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il y a quelques jours, on a découvert dans la presse qu'un incident interpellant s'était produit à la centrale nucléaire de Chooz. Il semblerait, d'après les informations, que fin de l'année 2011, une fuite dans le circuit de traitement antitartre des tours aéroréfrigérantes ait engendré un déversement de milliers de litres d'acide sulfurique dans la Meuse - entre 5 750 et 13 800 litres - via le circuit d'eaux pluviales de la centrale.

La pollution aurait duré plus de trois semaines, mais l'Autorité de sûreté, comme d'habitude, se veut tout à fait rassurante : selon elle, cette pollution n'aurait pas eu de conséquence majeure sur la qualité de l'eau, grâce à une réaction rapide de l'exploitant.

On peut toujours se demander si on déverse 5 000 ou 10 000 litres d'acide sulfurique, quelle a été la réaction rapide de l'exploitant ? Je ne crois pas qu'il ait pu rattraper, d'une manière ou d'une autre, les litres déversés. Nous connaissons les autorités nucléaires françaises et, donc, on sait qu'elles sont toujours extrêmement sécurisantes par rapport aux incidents.

Le réseau « Sortir du nucléaire » a relevé trois infractions au Code de l'environnement et a décidé de porter plainte contre EDF. Il l'attaque pour délit général de pollution des eaux, abandon de déchets en milieu aquatique et pollution d'eaux douces.

Je voudrais savoir si vous avez reçu des informations spécifiques à ce sujet en début de cette année 2012, voire fin décembre 2011. Avez-vous été contacté par l'autorité de sûreté ou éventuellement par EDF ?

Les bourgmestres des communes belges voisines, eux, n'ont reçu aucune information. Je m'en inquiète fortement. À partir du moment où des cours d'eau sont touchés, c'est bien un problème transnational qui apparaît, puisque Chooz est à quelques kilomètres de la frontière. Il est clair que la Meuse coulant vers la Belgique - comme tout le monde le sait, je n'en doute pas - a été polluée dans sa partie belge. Il me semble que la moindre des choses eut été que le ministre compétent, vous-même en l'occurrence, soit saisi et qu'il soit informé de cet incident.

Si, comme la plupart d'entre nous, vous avez appris cette fâcheuse nouvelle via la presse, avez-vous pris contact, depuis lors, avec les autorités françaises et les rappeler à l'ordre pour leur manquement ? Quelle mesure comptez-vous prendre pour éviter qu'un tel scénario ne se reproduise à l'avenir ? Ce qui m'inquiète, c'est qu'un incident ne soit pas signalé aux autorités belges lorsqu'il se produit, mais que ce soit la presse qui, plusieurs mois après, ait appris par une fuite, non pas d'acide sulfurique, mais une fuite de presse ou une fuite interne, ce qui s'était produit à cet endroit.

Je vous remercie déjà de votre réponse.

**M. le Président.** - La parole est à M. Maene pour poser sa question.

**M. Maene** (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, comme mon collègue, M. Lebrun, vient de le souligner, il y a eu il y a quelques semaines, un déversement d'acide sulfurique dans la Meuse. Ce déversement dépasse toutes les normes autorisées.

Y a-t-il eu une information ? Oui, il y a eu une information au travers du bulletin d'information réalisé par les responsables de la centrale de Chooz.

On reçoit régulièrement un bulletin d'information, en tous les cas, dans ma commune et il y avait effectivement un entrefilet disant : « Il ne s'est rien passé »; grosso modo, c'est cela.

Il y a eu un incident, mais il ne s'est rien passé. En effet, on n'est pas dans l'organisation, j'ai envie de dire, de la centrale. L'incident n'avait rien de nucléaire et ne portait pas atteinte au fonctionnement de cette centrale.

Toutefois, cela a été considéré comme un événement grave. Qu'est-ce qui a été considéré comme un événement grave ? Le désordre qui règne dans cette centrale.

Je synthétise, mais je fais au moins aussi bien que le bulletin d'information quand on parle d'essayer de faire des synthèses. Cela, c'est le véritable événement grave qui a été souligné, non pas par la centrale, mais par l'Agence de Sécurité française.

Comme d'autres bourgmestres riverains de cette

centrale, comme d'habitude, c'est par la presse ou l'un ou l'autre ami que nous l'avons appris. Ici, c'est un ami français qui me dit : « Tiens, tu es au courant de...? ». Non, je ne suis pas au courant puisque je ne lis pas les courriels qui arrivent dans la boîte du secrétaire communal et c'est là que le bulletin d'information arrive. De plus, rien ne mettait en évidence qu'il y avait eu un problème dans cette centrale.

Une fois de plus, comme à l'accoutumée, apparemment, les réseaux d'informations n'ont pas fonctionné.

On se souviendra qu'il y a quelques mois, nous étions au même endroit pour souligner qu'il y avait eu un autre incident à la centrale de Chooz. On nous avait dit : « Ne vous inquiétez pas, on va revoir toutes les procédures d'information, on va doubler les procédures d'information ». Cela va partir vers l'État fédéral, le ministre de l'intérieur et puis, par ailleurs, il y aura des lignes directes entre le préfet des Ardennes, le gouverneur et vous-même, Monsieur le Ministre.

Je vois que les Français, toujours aussi jacobins, ont décidé de jouer vers Paris et pas vers les autres. Chooz ne se trouve pas au milieu de la Wallonie, je ne sais pas où c'est d'ailleurs. Mais je sais que lorsque je gravis la côte de Felenne et que je descends derrière, on est à Chooz plus facilement que la toute grande majorité des gens de la botte de Givet.

Monsieur le Ministre, dans ce dossier, ce qui interpelle c'est la manière dont nous sommes une fois de plus traités, dont vous êtes traité, par les Français. Je voudrais savoir si vous aviez été informé ou pas de cet incident. Je voudrais également savoir si, effectivement, ce déversement d'acide sulfurique a été constaté, s'il y a eu des répercussions sur la qualité des eaux de la Meuse. Je rappellerai que l'on est à quelques kilomètres de Tailfer qui est un lieu particulièrement important pour l'alimentation en eau, notamment de Bruxelles-Capitale.

Je voudrais donc avoir un peu plus d'information, Monsieur le Ministre, en sachant bien qu'ici, nous sommes bien clairs : c'est l'attitude française que je souhaite mettre en évidence.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Messieurs les députés, pour vos questions. Comme vous, j'ai été informé via la presse qu'une fuite dans le circuit du traitement antitartre des tours aéroréfrigérantes avait généré un déversement dans la Meuse d'acide sulfurique en fin 2011.

Dès réception de cette information, tout récemment donc, j'ai immédiatement demandé rapport auprès de mon administration. En ce qui concerne le risque de

pollution, le réseau de surveillance wallon et, en particulier le site du contrôle d'Hastière, n'a mesuré en décembre 2011 aucune baisse significative du PH dans la Meuse, qui n'a pas atteint de cote d'alerte.

Ceci signifie que si pollution il y a eu à Chooz, elle était suffisamment diluée une fois arrivée en Wallonie pour ne plus être alarmante. Le Département de la police et des contrôles n'a donc jamais été averti de cet incident. Sur le fond, on peut donc rassurer la population wallonne dans le sens où ce déversement dans la Meuse n'a pas mis leur santé ou leur environnement en danger. Mais bien entendu sur la forme, je suis par contre très désagréablement surpris comme vous de ne pas avoir été informé immédiatement de cet incident par les autorités françaises. Les autorités françaises, wallonnes et hollandaises sont, en effet, en contact permanent au sein de la Commission internationale de la Meuse qui prévoit un régime d'information réciproque en cas d'incident.

Mes services ont écrit la semaine passée au chef de la délégation française au sein de la Commission internationale de la Meuse pour obtenir une explication quant à ce manquement. Nous attendons sa réponse au plus tôt. Je ne peux malheureusement pas vous en dire beaucoup plus.

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

**M. Lebrun** (cdH). - Monsieur le Ministre, c'est bien ce que l'on craignait. En fait, si l'on avait constaté une pollution importante à Hastière, on n'en aurait pas connu l'origine. C'est un premier élément puisqu'il ne s'agit pas d'un déversement volontaire, il s'agit d'une fuite dans le périmètre d'une centrale nucléaire. Cette fuite-là rentre donc dans le périmètre de sécurité de la centrale. Il n'est absolument pas normal qu'après avoir constaté plusieurs incidents pour lesquels les autorités belges n'avaient pas été averties, ni le gouverneur, ni les bourgmestres, et caetera, les autorités françaises et EDF ne donnent pas une information aux autorités belges.

Je pense qu'il ne faut pas se contenter d'interpeller la Commission internationale de la Meuse. C'est un problème politique qu'il faut traiter à un niveau politique avec votre correspondant français. Il n'est pas normal qu'à trois kilomètres de la frontière belge, un incident, notamment dans la Meuse, ne soit pas signalé immédiatement. Continuellement, on doit donc rappeler la France à ses obligations internationales avec de tels incidents. Je pense qu'il ne faut pas laisser les choses en l'état. Vous devez interpeller votre homologue français que ce soit le ministre de l'intérieur ou le ministre de l'environnement, bref, le ministre responsable au niveau des centrales nucléaires et au niveau de l'environnement.

Le gouverneur n'a donc pas été informé, les bourgmestres n'ont pas été informés, vous n'avez pas été informé, bref, comme je l'ai dit tout à l'heure, il semblerait qu'il n'y ait pas eu d'incident puisque l'on a

estimé tout simplement qu'il ne fallait pas le signaler. C'est un manquement grave à l'information internationale qui doit être le fait des autorités françaises qui construisent des centrales à quelques kilomètres de chez nous et qui refusent de nous informer des procédures. Il y a bien des commissions locales qui existent, mais celles-ci reçoivent une information, comme le dit mon collègue, M. Maene, qui est un peu aérée. Je pense donc que ce n'est pas comme cela que l'on agit.

Je vous remercie déjà de poursuivre cet élément. Vous devez ne pas vous contenter d'interpeller la Commission internationale de la Meuse parce que cela finira en eau de boudin - permettez-moi l'expression.

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

**M. Maene (PS).** - Merci Monsieur le Ministre, pour votre réponse. On retiendra donc que l'incident sur le plan environnemental serait bénin.

Par contre, il y a un non-respect absolu des conventions que l'on nous avait annoncées ici. Il y avait un engagement formel de signaler tout incident ; celui-ci est donc reconnu comme incident grave pour un ensemble de choses. L'Agence de sécurité nucléaire française dit: « C'est un incident grave, cela ne pouvait pas se produire ». Cela démontre un problème de gestion et d'incurie en interne ; et cela, c'est grave. La convention prévoit effectivement que vous soyez informé, que le gouverneur soit informé, que le ministre de l'intérieur soit informé, et rien n'a été fait. Je pense qu'il faut relancer une fois de plus la balle, Monsieur le Ministre, il faut vous acharner. Je peux vous assurer qu'avec EDF, vous n'aurez jamais facile, vous n'aurez jamais la transparence si vous ne l'exigez pas.

#### **QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EXPLOITATION DE LA LESSE À DES FINS TOURISTIQUES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'exploitation de la Lesse à des fins touristiques ».

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

**M. Maene (PS).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis des dizaines d'années, la descente de la Lesse est une attraction touristique majeure de la Wallonie. Or, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous en faire part, cette activité est en train de s'autodétruire. En effet, le site de la Lesse est en train de prendre des coups en permanence. On constate une forme de surexploitation de la rivière et de

nombreuses infractions environnementales : abandon de déchets, barbecues sauvages, tapage diurne, peuvent y être constatées ; j'en passe et des beaucoup plus graves.

Vous avez fait preuve d'un certain bon sens en limitant, par un nouveau permis d'environnement, le nombre de kayaks à exploiter sur la Lesse. On attendait effectivement cette décision et je salue le fait que vous ayez pu la prendre.

La question se pose aujourd'hui de savoir si le principal exploitant de la rivière était en mesure de racheter le permis d'environnement d'un de ses concurrents tombé en faillite ? En droit, je ne sais pas s'il est autorisé - je vous pose la question - de transmettre un permis d'une société à une autre ? Ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu, là, en cohérence avec votre décision d'il y a quelques semaines, d'empêcher ce type d'opération ?

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député, j'ai effectivement récemment donné un nouveau permis à la société Pitance qui non seulement réduit le nombre de kayaks autorisés, mais impose également des contrôles renforcés visant à réduire les incivilités qui se produisent tout au long de la descente de la Lesse. Il s'agit là d'un pas important vers une régulation plus globale de la pratique sur la Lesse.

Par rapport à votre interpellation, historiquement, trois exploitations de mise en location de kayaks étaient actives sur la Lesse, à savoir les kayaks « Pitance », les kayaks « Ansiaux » et les kayaks de la SPRL l'Association des attractions touristiques de Dinant mieux connus sous le nom de kayaks « Libert ».

Conformément à la législation relative au permis d'environnement précisant les modalités de changement d'exploitant, en novembre 2009, a été notifiée la cession du permis d'environnement des kayaks « Ansiaux » à la SPRL « Dinant Tourisme », société représentée par M. Pitance.

De même, en date du 13 janvier 2012, la cession du permis d'environnement des kayaks dit « Libert » à la SA « Meuse et Lesse », sociétés toutes deux représentées par M. Libert, a également été notifiée.

Les permis actuels délivrés aux diverses sociétés ont déjà fait l'objet de plusieurs changements d'exploitant conformément aux prescriptions légales prévues à cet effet.

Aujourd'hui, nous sommes donc en présence de deux établissements. Concernant plus spécifiquement votre question, l'impact environnemental des activités kayaks est fonction surtout du nombre de kayaks, bien entendu,

et non du nombre de sociétés en activité. D'un point de vue environnemental, il n'y a pas de motivation qui permettrait de refuser la cession des activités d'une société vers une autre.

C'est pourquoi, je ne dispose pas de moyens légaux en vertu de la législature environnementale d'imposer plusieurs opérateurs d'exploitation sur un tronçon de rivière même si, à titre personnel, je pense probablement comme vous qu'il serait effectivement opportun qu'une concurrence existe dans l'exploitation.

Quoi qu'il en soit, dans le cadre de mes compétences, je serai pour ma part particulièrement attentif au respect des conditions prévues dans le permis récemment octroyé. Des contrôles seront organisés à cet effet lors des prochaines saisons touristiques.

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

**M. Maene (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je partage pleinement vos inquiétudes quant aux risques de monopole. C'est vrai qu'il ne serait pas vraiment pertinent, ni utile qu'il n'y ait plus qu'un seul exploitant sur la Lesse. Toutefois, je pense qu'à un moment donné, si on veut limiter le nombre de kayaks, on devra y arriver. Ce sera un coût qui devrait être répercuté effectivement sur le prix de journée de location des kayaks, d'où la nécessité de maintenir une diversité de l'offre parce que si on laisse faire une seule entreprise, cela risquerait de poser problème.

Toujours est-il que je pense que c'est vraiment une activité pour laquelle il faut rester particulièrement attentif. Je suis d'accord pour que cette perle de la Wallonie, on puisse la partager, mais pas à son détriment, bien évidemment. Je pense que le seuil de sensibilisation que vous avez déjà lancé par rapport aux gestionnaires des kayaks sur la Lesse, doit se prolonger. Je pense qu'aujourd'hui, il ne faut surtout pas baisser la garde, ni l'attention que l'on porte à cette activité, avec ces nombreux excès hélas.

**QUESTION ORALE DE M. ELSÉN À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EXTENSION DES ZONES VULNÉRABLES DANS LE CADRE DE LA RÉVISION DU PROGRAMME DE GESTION DURABLE DE L'AZOTE EN AGRICULTURE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Elsen à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'extension des zones vulnérables dans le cadre de la révision du programme de gestion durable de l'azote en agriculture ».

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

**M. Elsen (cdH).** - Monsieur le Président. Monsieur le Ministre, chers collègues, la directive européenne 91/676/CEE vise à protéger les eaux contre la pollution de nitrate d'origine agricole. Il incombe aux États membres de mettre en œuvre les mesures de cette directive qui concernent la surveillance des eaux superficielles et souterraines, la désignation des zones vulnérables et l'adoption des programmes d'actions.

Chez nous, en Wallonie, la directive est transposée via le Code de l'eau dans le cadre du Programme de gestion durable de l'azote en agriculture - le PGDA - que nous connaissons bien.

Conformément à la directive, ce PGDA doit être évalué et révisé tous les quatre ans. Ceci aurait donc dû être fait en 2011 puisque la version PGDA II est en vigueur depuis 2007.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me dire à quel stade se trouve cette révision tant attendue et essentielle pour certaines de nos régions ?

Dans le cadre de l'application de la directive européenne, vous aviez annoncé une extension des zones vulnérables. Ce projet d'extension a été soumis à une enquête publique qui a été clôturée ce 17 septembre. Monsieur le Ministre, je souhaite savoir si vous disposez déjà des résultats de cette enquête et quelle suite vous allez donner à ce dossier important pour nos agriculteurs.

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

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député. Je voudrais d'abord rappeler que l'objectif poursuivi dans le cadre de ce travail, c'est de préserver la qualité des ressources en eau qui bénéficient à l'ensemble des Wallons.

Pour rappel, entre une zone vulnérable, une zone où la teneur des eaux de surface et souterraines en nitrates flirte avec la limite de potabilité, on a effectivement des soucis de qualité de l'eau. Ce programme d'extension de la zone vulnérable n'est pas mis sur la table pour le plaisir d'embêter les agriculteurs bien sûr, mais à la demande pressante de l'Europe, pour garantir à l'ensemble de nos concitoyens une eau de qualité.

Le Code de l'eau a été modifié en date du 31 mars 2011 pour ce qui concerne la gestion durable de l'azote en agriculture afin de sécuriser juridiquement le programme d'action. La Commission européenne a été informée de cette évolution du Code de l'eau.

S'agissant de l'extension des zones vulnérables proposée, l'enquête publique s'est clôturée le 17 septembre 2012. Les 80 communes concernées par cette enquête doivent transmettre à l'administration régionale la synthèse des éventuelles remarques introduites. Cette

transmission des remarques et leur analyse sont en réalité actuellement en cours. Les observations du monde agricole, des opérateurs du secteur de l'eau et de la protection de l'environnement sont également attendues.

À l'issue de ce travail, une décision définitive et motivée relative à l'extension des zones vulnérables sera traduite dans un arrêté ministériel. Je ne peux encore à ce stade, vous donner beaucoup d'information sur le contenu des résultats de l'enquête publique.

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

**M. Elsen** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je comprends bien, mais nous y reviendrons. Vous imaginez bien que c'est un dossier essentiel. Il n'est pas question - ce n'était d'ailleurs pas sous-tendu par ma question, c'est le cas de le dire - de remettre en question le choix particulier par rapport à toutes les questions de potabilité de l'eau, bien sûr, et nous avons bien conscience aussi de la pression de l'Europe, en l'occurrence. Je veux simplement mettre en évidence qu'il faut prendre ce paramètre en considération aussi, à savoir la possible disparition, ni plus ni moins d'un certain nombre d'exploitations notamment à caractère familial. Je pense que c'est vraiment dans la prise en considération croisée de ces différents paramètres qu'il s'agira de prendre les bonnes décisions, mais je le conçois bien, bien sûr, après l'évolution et notamment l'obtention des avis dans le cadre de l'enquête. Nous aurons l'occasion très certainement d'y revenir bientôt.

*(Mme de Coster-Bauchau, Commissaire, 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 REPRISE DES VÊTEMENTS USAGÉS PAR LES PARCS À CONTAINERS »**

**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 reprise des vêtements usagés par les parcs à containers ».

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

**M. de Lamotte** (cdH). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, à l'heure actuelle, les parcs à containers reprennent les vêtements usagés à condition que ces derniers soient encore de bonne qualité afin de pouvoir les redistribuer aux filières de distribution pour les personnes en difficultés. Les vêtements abîmés, troués, doivent être déposés via

la collecte des déchets ménagers.

Sur le terrain, de nombreuses associations sont actives afin de redistribuer les vêtements usagés auprès des personnes en difficultés et reçoivent ainsi des vêtements en provenance de collecte ou du dépôt de citoyens.

Alors que, grâce à la récupération de vêtements usagés, ces ASBL peuvent venir en aide envers les personnes plus fragilisées, force est de constater qu'elles reçoivent également de nombreux déchets dans les vêtements. Certains préfèrent vraisemblablement déposer leurs « vêtements-déchet » auprès des associations, cela ne leur coûtant rien, plutôt que de les déposer dans leurs déchets ménagers. Ainsi, avant de pouvoir les redistribuer, ces associations doivent opérer un tri entre les vêtements admissibles et les déchets ; leur difficulté est réelle, celles-ci se retrouvent avec des quantités importantes de vêtements inutilisables, de déchets et leur élimination leur coûte cher.

Actuellement, ces ASBL ne peuvent déposer ces vêtements dans les parcs à containers ou disposer des sacs gratuits.

Vous admettez, Monsieur le Ministre, qu'il apparaît pour le moins inégal que ces ASBL venant en aide aux plus démunis doivent supporter le coût de l'incivilité de certains.

Ne pensez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il serait pour le moins judicieux de prévoir la gratuité pour ces ASBL dans le cadre de l'élimination de ces déchets qui leur arrivent par inadvertance ?

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

**M. Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député, pour votre question. La problématique du dépôt de vêtements abîmés, troués ou inutilisables, au sein des bulles destinées à la collecte des vêtements usagés n'est pas nouvelle. Les ASBL qui assurent cette collecte doivent faire face, depuis plusieurs années, à la baisse de qualité générale des vêtements collectés, dont le potentiel de réutilisation s'en trouve amoindri. À cela, viennent s'ajouter les nombreux autres déchets, autres que les vêtements usagés, déposés dans les bulles ou à leurs abords. La gestion de ce type de déchets coûte effectivement cher aux associations actives dans ce secteur.

Généralement, les consignes de tri des vêtements sont mises en évidence sur les bulles de collecte. Je constate cependant que les consignes de tri ne sont pas nécessairement respectées, ce qui est regrettable. La qualité des vêtements usagés étant laissée à l'appréciation de la personne qui y effectue le dépôt.

Si l'ensemble des déchets issus de ces collectes

devait être récupéré au sein des parcs à containers, il serait actuellement assimilé à la filière des encombrants. Le coût de ce traitement serait alors réparti sur l'ensemble de la collectivité.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 relatif à l'agrément et à l'octroi de subventions aux ASBL et sociétés à finalité sociale actives dans le secteur de la réutilisation permet le subventionnement des ASBL qui assurent la collecte des vêtements usagés.

La subvention octroyée, qui porte pour l'instant sur l'emploi, permet d'améliorer le bilan économique de ces ASBL. Cet arrêté en cours de révision prévoit, à l'avenir, un subside supplémentaire qui porte sur les tonnages réutilisés dans un objectif environnemental. Ce subside devrait être un incitant au développement de la filière de réutilisation.

Par ailleurs, il existe des filières de récupération des déchets de tissus permettant l'élimination des fractions non réutilisables. Ces déchets sont découpés en morceaux et utilisés comme chiffons, par exemple dans l'industrie automobile. Peut-être ces filières peuvent-elles être également une solution pour les ASBL.

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

**M. de Lamotte** (cdH). - Je pense qu'il y a une mauvaise compréhension au niveau des questions. La question ne concernait pas les associations à finalité sociale qui font le travail de récolte, mais les associations philanthropiques qui, dans les quartiers, récoltent ce type de vêtements pour le redistribuer aux personnes plus fragilisées dans les quartiers et qui se retrouvent avec des sacs de vêtements où il y a effectivement des déchets ménagers ou d'autres déchets non qualifiés qu'elles doivent évacuer selon une autre technique.

La question ne concerne pas les grosses associations comme, par exemple, l'ASBL Terre - celle-ci étant citée à titre d'exemple - mais concerne le monde associatif plus local. Je pense qu'il y a une confusion dans la réponse. Je vous réinterpellerais sur le sujet. Peut-être me suis-je mal exprimé dans la question.

*(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 TRIAL MOTO SUR LE  
TERRIL DE CIPLY »**

**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 trial moto sur le terril de Cibly ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question orale.

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaiterais porter à votre attention une question au sujet du trial moto qui est organisé sur le terril de Cibly dans la région de Mons. Celui-ci est pratiqué illégalement d'aveu du collège local depuis de nombreuses années, au détriment des riverains qui en subissent quotidiennement les nuisances spécifiquement sonores.

Afin de régulariser la situation de la pratique du trial, la ville a introduit une demande de permis unique le 28 septembre 2010. Quelques jours plus tard, soit le 7 octobre 2010, le directeur du département de la police et des contrôles de Mons répondait à un riverain qui se plaignait à nouveau des nuisances que : « Dans l'attente de la décision du fonctionnaire technique, son service n'envisageait pas de nouveaux contrôles ». Les démarches ont toutefois été interrompues, la Région wallonne demandant à la ville un complément de l'étude d'incidences.

Le souci est que le complément de cette étude tarde à être réalisé par la ville et ne devrait pas être fourni avant septembre 2012. Manifestement, je n'ai pas eu l'information qu'il serait arrivé le mois passé. En outre, il ne s'agit que d'une étape parmi d'autres. La ville va encore devoir introduire ce complément d'étude d'incidences et organiser à nouveau une enquête publique. Or, suite à une nouvelle plainte d'un riverain, votre administration a, le 28 mars 2012, de nouveau indiqué qu'elle était dans l'attente d'une décision définitive des autorités normatives, et que la police de l'environnement ne pouvait donc pas agir dans l'intervalle. Les infractions sont pourtant réelles et indéniables et, faut-il le souligner, très nuisibles à l'environnement.

Ne pensez-vous pas qu'il est dans le devoir de la police de l'environnement de sanctionner celles-ci dès à présent puisque la pratique est effectivement illégale?

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

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

La situation est telle que vous la décrivez. En effet, le DPC de Mons a dressé deux procès-verbaux à l'encontre de l'exploitant du trial.

Le premier procès-verbal a été classé sans suite par le parquet de Mons.

Le second a été transmis par M. le procureur du Roi de Mons au fonctionnaire sanctionnateur régional pour amende administrative et classé sans suite par ce dernier.

Une demande de permis unique visant à l'exploitation du trial a été introduite par la Ville de Mons auprès du fonctionnaire technique du département des permis et autorisations le 29 septembre 2010.

Afin de pouvoir statuer sur la demande, des plans modificatifs ainsi qu'un complément d'étude d'incidences ont été demandés par le fonctionnaire technique à la Ville de Mons, demanderesse du permis en date du 31 mars 2011.

Cette demande de compléments porte sur les analyses biologiques du site - présence d'amphibiens protégés -, les activités de VTT sur le site - fréquence, nombre de personnes et nombre de véhicules attendus, occupation du terrain - l'intégration des mesures acoustiques et des mesures biologiques dans le projet.

Actuellement, ce complément n'a pas encore été envoyé au fonctionnaire technique. En effet, d'une part, le bureau d'études ayant réalisé l'étude d'incidences avant le dépôt de la demande est tombé en faillite. Un nouveau bureau d'études agréé doit être désigné, mais cela doit faire l'objet d'un marché public. Une procédure de désignation d'un bureau d'études par marché public est toujours en cours actuellement. D'autre part, vu le caractère biologique des compléments sollicités par le fonctionnaire technique, cette partie ne pourra être réalisée qu'au printemps.

Il est à noter que de l'étude d'incidences déposée lors de l'introduction de la demande, il apparaît que les prévisions en termes de bruit ne dépasseront pas les conditions générales d'exploitation admises par le décret relatif au permis d'environnement, sauf lors de l'organisation annuelle des journées de rassemblement de trial.

Le DPC de Mons interviendra lorsqu'une décision définitive sera prise sur ce dossier. En attendant, il appartient à la Ville de Mons de faire cesser toute activité sur le site qui requiert effectivement un permis.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Voilà une situation bien embarrassante pour les riverains depuis de nombreuses années. Effectivement, le complément d'incidences - et vous le dites vous-même - date du 31 mars 2011, c'est-à-dire que nous allons arriver au deuxième printemps où les études complémentaires peuvent se faire. C'est donc deux années complètes où les riverains subissent les nuisances, puisque manifestement, il n'y a pas de volonté de faire cesser la pratique illégale et je le déplore. Mais je vous remercie en tout cas pour vos éclaircissements 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 « LA VIOLATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION D'AARHUS »**

**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 violation des dispositions de la Convention d'Aarhus ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, nous sommes nombreux à nous poser des questions relatives à la cartographie positive éolienne qui, semble-il, a vu le jour sans que nous puissions encore en disposer. Il règne actuellement un flou autour de ce projet et le manque de transparence par rapport aux futurs projets éoliens risque indéniablement d'être préjudiciable à de nombreux égards.

Mais c'est sur un autre reproche qui vient d'être formulé de manière indirecte par le biais d'un courrier adressé à l'ensemble des députés d'ailleurs, ainsi qu'à des collègues communaux wallons que je vous interpelle aujourd'hui. Dans celui-ci, on apprend que la méthode employée pour la rédaction de cette cartographie pourrait être contraire à la Convention d'Aarhus. Cette convention octroie des droits au public et impose des obligations aux autorités dans les domaines constituant ses trois piliers à savoir : l'accès du public à l'information environnementale, la participation du public dans le processus de prise de décision liée à l'environnement et l'accès à la justice pour des matières environnementales.

Il semble également que la manière de procéder irait à l'encontre du décret wallon du 31 mai 2007, relatif à la participation du public en matière d'environnement. L'article définit cette « participation du public » comme : « la possibilité pour le public d'intervenir lors d'une enquête publique et, le cas échéant, la réunion d'information ou de concertation, la prise en compte des résultats de cette consultation du public lors de la prise de décision, ainsi que la communication d'informations sur la décision d'adopter un plan ou un programme ou d'autoriser un projet ».

En vertu de cet article, il s'avère que le gouvernement est en demeure de fournir toutes les informations relatives à cette cartographie. Cette dernière a, en outre, été élaborée sans l'accord des communes sur le territoire desquelles sont définies les zones du développement éolien et sans consultation préalable des citoyens impactés, constituant une contravention à la convention qui est précitée.

Pouvez-vous dès lors aujourd'hui faire l'éclairage sur cette cartographie que nous attendons tous avec beaucoup d'impatience ?

Par respect pour les communes concernées, pour leurs citoyens et pour l'ensemble du parlement également, nous sommes tous - je le répète - en grande attente de cette cartographie.

**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 suis désolé de devoir vous dire que vous êtes mal informée. Aucune cartographie positive n'a encore été adoptée par le gouvernement à l'heure actuelle. Les décisions du gouvernement du 25 août et 15 décembre 2011 prévoient de réaliser une carte positive de référence, traduisant le cadre de référence actualisé associé à un productible minimal par lot. La carte des lots traduit donc les critères du cadre et inversement. Ceux-ci sont actuellement en discussion au sein du Gouvernement wallon.

Une fois que cette carte aura été adoptée par le Gouvernement wallon, elle sera bien entendu soumise à enquête publique et à l'avis des communes.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Simplement pour souligner le fait que nous sommes dans l'attente tous - et c'est bien palpable - de cette cartographie. Pouvez-vous me donner un calendrier, Monsieur le Ministre, par rapport à cela ?

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Les réunions sont en cours. Dès qu'il y a un accord au gouvernement, il y aura décision. Mon travail est complètement finalisé.

**Mme Moucheron** (cdH). - Je vous remercie.

**QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA GESTION DE LA POLLUTION D'UNE STATION-SERVICE À SART-SAINT-LAURENT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la gestion de la pollution d'une station-service à Sart-Saint-Laurent ».

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

**M. Borsus** (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, nous avons déjà eu l'occasion de nous entretenir de ce dossier qui a été évoqué, à plusieurs reprises, par nombreux de mes collègues, notamment dans cette enceinte parlementaire.

Ce dossier, Monsieur le Ministre, est d'ailleurs transversal par rapport à la fin de la législature écoulée et, en l'espèce, vous héritez d'un dossier que vous découvrez en l'état au moment où vous prenez l'exercice de vos fonctions ; nous sommes à l'été 2009.

Petit rappel historique peut-être pour celles et ceux qui suivent cette problématique de façon un peu plus éloignée, même si elle est extrêmement importante.

Le 6 juillet 2009, le Gouvernement wallon décide d'octroyer, à titre conservatoire, à la propriétaire d'une station-service - propriétaire de ce dossier - située à Sart-Saint-Laurent - Fosses-la-Ville - une indemnité de 100 000 euros, liée aux difficultés résultant de la pollution du sol. Ces difficultés indirectes sont extrêmement lourdes et dévastatrices pour l'activité économique, extrêmement pesantes à tous égards pour la famille concernée. Cela représente également de nombreuses difficultés en termes de santé pour ne situer que quelques-uns de ces éléments des conséquences de cette situation.

La région - je vais y revenir - connaît ce dossier depuis de nombreuses années et, même si c'est sans reconnaissance préjudiciable - pour utiliser une formule juridique bien connue - la région estime devoir faire quelque chose par rapport à ce dossier où, à l'évidence, il y a eu des difficultés ; j'y viens immédiatement.

Cette somme est octroyée sur base de l'article 33.01 du budget de l'Office wallon des déchets.

Puis-je vous demander, Monsieur le Ministre, quels sont les éléments qui conduisent le Gouvernement wallon - à l'époque, bien sûr - à prendre cette décision ? Avec quelle motivation ? Avec quel objectif ?

Par ailleurs, on sait que cette libération de fonds doit être soumise à l'Inspection des Finances. Puis-je vous demander quelle a été la mise en œuvre de ce mécanisme-là ? Quelle a été l'argumentation portée par la région et/ou par son administration pour présenter, le cas échéant, le dossier à l'avis de l'Inspection des Finances ?

Petit rétroacte, on sait que ce dossier remonte à plusieurs années avant 2009. Nous sommes en mai et en août 2003, la DGRNE et l'OWD donnaient injonction à l'exploitant de la station-service - l'exploitant de l'époque, le propriétaire de l'époque - de réaliser une étude de caractérisation suite à la mise en évidence par une étude indicative d'une pollution sur le site ; nous sommes en 2003.

Cette injonction, malheureusement, ne fut jamais

suivie des faits. Ce n'est que cinq ans plus tard pratiquement, le 30 janvier 2008, que sur base d'une demande de la propriétaire des lieux, la Région wallonne, subitement, se ressaisit de ce dossier et le reprend en main. Entretemps, l'exploitant initial, les interlocuteurs compétents, les interlocuteurs juridiquement responsables, à mes yeux, ont disparu et ont eu le temps d'organiser largement, semble-t-il, leur insolvabilité afin de fuir et de se préserver de toutes responsabilités quelles qu'elles soient.

En 2003, vous n'étiez donc pas en fonction. Il n'y a pas de reproche dans mon propos, soyons bien clairs, Monsieur le Ministre. Je suis ici vraiment avec la volonté de voir évoluer positivement ce dossier.

Depuis lors, à la suite de nombreux soubresauts, avec de nombreux rebondissements divers - je vais y revenir - la Région wallonne se penche sur le dossier en exigeant de la propriétaire la dépollution des lieux. C'est quand même un peu fort, vous ne trouvez pas ? En 2003, on donne une injonction, les gens disparaissent, ils organisent leur insolvabilité et puis, « pof », on tombe sur le dos de la propriétaire, de l'exploitante actuelle, enfin de l'époque, au moment du début de la réactivation du dossier.

Le 15 février 2011, interrogé par mes soins, M. le Ministre précisait que la SPAQuE avait opéré une étude de caractérisation sur le site courant avril 2009 et courant juillet 2010. La pollution fut à nouveau étudiée. Pour évaluer les incidences sanitaires de cette pollution, un expert fut saisi par la justice en date du 29 juin 2010.

Depuis lors, que s'est-il passé ? Je souhaiterais connaître le détail des actions sur le terrain. Quelles actions de dépollution et de préservation de la santé - même si certaines me sont connues - et de l'environnement, le gouvernement a-t-il mis en place ? Le dossier est entre les mains de la justice ; je ne voudrais pas m'immiscer dans une procédure judiciaire, ce n'est pas le rôle du parlement.

Par contre, mon questionnement porte sur un point fondamental. Que ce soit un pouvoir public, que ce soit la Région wallonne, que ce soit un gouvernement ou une administration, lorsque l'on mandate quelqu'un dans un dossier, lorsqu'on intente des actions, lorsqu'on mandate un conseil, on lui donne un ordre de marche, on lui donne un ordre d'objectif, on lui fixe des balises, balises stratégiques peut-être. On lui dit : « Voilà, ce que vous devez obtenir ».

Je souhaiterais vous demander, Monsieur le Ministre, puisque là, on est vraiment dans votre responsabilité politique, quelle injonction, quel objectif, quelle ligne de travail, le gouvernement donne-t-il à son conseil ? Son objectif est-il de trouver une issue raisonnable tenant compte de la responsabilité, à mes yeux, indéniable de la région ? Ou l'injonction qui est donnée par la région est-elle, nonobstant cette

responsabilité juridique évidente, morale encore beaucoup plus, est d'utiliser la force régionale, les budgets régionaux, pour faire mourir à tout prix la partie adverse au détriment des règles qui animent les pouvoirs publics et les responsables publics et des règles de bonne gouvernance qui me paraissent devoir s'appliquer ici ?

Monsieur le Ministre, comme moi, considérez -vous que la responsabilité au moins morale de la région n'est pas évidente ? Quand vous exposez le dossier à tout le monde, on peut ici discuter du dossier - je ne sais pas ce que les uns et les autres vont penser, M. le Président, vous, Monsieur le Ministre - mais, à l'évidence, il y a une responsabilité. Quand on donne une injonction à quelqu'un et puis que, cinq ans après, on n'a rien fait, voulez-vous que l'on considère que l'on a agi de façon appropriée ?

Monsieur le Ministre, par rapport à cela, êtes-vous prêt à essayer de trouver une issue négociée ? Acceptez-vous de donner un ordre de marche à votre avocat, à l'avocat de la région, en l'espèce, qui est de dire il faut trouver une solution ?

Enfin, puis-je vous demander quels sont les frais déjà exposés par la région, dans le cadre des procédures judiciaires et, notamment, dans le cadre de la prise en charge des honoraires d'avocat ? Tout argent dépensé à grands frais qui aurait pu être utilisé, me semble-t-il de façon plus optimale ?

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

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

Vous me demandez quelles avancées se sont produites depuis votre dernière question de février 2011.

En ce qui concerne l'octroi d'une somme de 100 000 euros par la région, je vous renvoie à la réponse apportée le 24 avril dernier à votre collègue, M. Mouyard.

Par ailleurs, permettez-moi d'être quelque peu surpris du fait que votre question m'est parvenue à la veille de l'audience du tribunal correctionnel du 28 septembre 2012. Il en était de même de la question de votre collègue en avril dernier, également, à la veille de la précédente audience du tribunal correctionnel du 5 mai 2012. Vous m'informez qu'il ne vous appartient pas de vous immiscer dans les procédures judiciaires. Je suppose qu'il ne s'agit dès lors que d'un curieux hasard du calendrier.

Cette affaire vient donc d'être appelée devant le tribunal correctionnel ce 28 septembre. Il s'agissait d'une date relais pour permettre au tribunal de vérifier si l'expert judiciaire avait déposé son rapport définitif. Dès

lors que ce rapport n'a pas encore été déposé, le dossier a été reporté à nouveau au 21 décembre prochain. Ce n'est que quand le tribunal aura constaté ce dépôt, que les dates des audiences des débats sur le fond du dossier seront fixées.

Ceci dit, on peut préciser à ce stade que l'expert judiciaire écrit dans son rapport préliminaire que la pollution ne semble pas avoir eu de conséquences détectables sur la santé de la famille concernée.

Quant à la question de savoir si, en l'espèce, la région donnerait l'impression de s'inscrire dans une logique « du pot de terre contre le pot de fer », il convient de rappeler que :

- c'est la partie adverse qui est demanderesse originaire dans toutes les procédures civiles en cours - référé, saisie, action en responsabilité ;
- c'est le parquet, et non la région, qui a cité l'intervenante devant le tribunal correctionnel : l'intervention de la région dans ce contexte fait l'objet d'un traitement identique à l'intervention de la région dans toute affaire de pollution : il n'y a aucun traitement différencié de ce point de vue ;
- enfin, en ce qui concerne la situation financière difficile dans laquelle se retrouverait la famille en question, celle-ci résulte malheureusement de litiges d'ordre commerciaux au sujet desquels la région est étrangère. Il faut, en tout cas, relever qu'à aucun moment la police de l'environnement n'a empêché la poursuite de l'exploitation de la station-service.

Les déboires financiers de l'exploitation ne résultent donc pas d'une intervention de la région dans cette affaire.

Pour le surplus, la procédure judiciaire est pendante et les responsabilités pénales de chacune des parties seront établies au terme de son instruction. Le parquet et le tribunal correctionnel sont diligents pour mener tous les actes qu'ils souhaitent et la région n'a que peu de manoeuvres pour accélérer la procédure.

Voilà, Monsieur le Député, les éléments neufs depuis votre question précédente.

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

**M. Borsus (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. Inutile de vous dire que je ne partage pas votre analyse.

Premier élément, ce n'est pas moi qui fixe la rentrée parlementaire et les audiences de l'agenda judiciaire. Si depuis des temps immémoriaux, la rentrée parlementaire wallonne est à ce moment et si, par ailleurs, l'agenda judiciaire est celui-là - en ce qui me concerne, vous savez que je suis ce dossier depuis de nombreuses années - et il y aura des moments où il n'y

aura pas de conjonction d'agenda, il y aura des moments où il y en aura probablement à l'avenir. Il y aura des moments où il y aura des demi-conjonctions d'agenda, des trois quarts de conjonction d'agenda,... C'est vraiment un problème totalement périphérique.

Deuxièmement, je ne puis que vous confirmer que mon intention n'est en rien d'interférer dans une procédure judiciaire et encore moins dans une procédure judiciaire correctionnelle.

Il n'empêche que vous êtes partie à la cause. Dès l'instant où il y a toutes ces procédures civiles, c'est en raison d'un élément majeur. C'est que la région dit : « Moi, je m'en lave les mains ». Votre activité a été impactée. Vous dites que non, je dis que oui de façon extrêmement considérable. Il y a eu présomption de risques pour la santé, il y a eu des conséquences en ce qui concerne la santé. Il y a eu une léthargie absolue de la Région wallonne. Et puis, au bout du compte, la Région wallonne, elle dit : « Moi, cela ne me concerne pas. Je refuse toute responsabilité, il est normal d'abandonner une injonction en 2003 et puis, que rien ne s'est passé ».

C'est cela qui ne va pas dans ce dossier. La région, me semble-t-il, d'une façon qui n'est pas correcte, fuit sa responsabilité. Les interlocuteurs n'ont pas d'autre choix. Probablement que si nous étions, nous, les interlocuteurs, nous agirions de la même façon. Les interlocuteurs, dès l'instant où un pouvoir public fuit sa responsabilité, n'ont d'autre choix que de tenter de l'établir pour obtenir à la fois le rétablissement de leur dignité morale, premier élément. Deuxièmement, le rétablissement de leur situation matérielle parce qu'ils ont été précipités dans des difficultés d'une amplitude extrêmement considérable.

D'autre part, la région, dans cette procédure, claque un avenant considérable. Je vous poserai ma question écrite de manière à ce que vous puissiez me détailler les frais de procédure de la Région wallonne depuis le début jusque maintenant.

La Région wallonne - et cela m'est humainement insupportable - table dans ce dossier-là sur un rapport de force en disant : « Moi, j'ai tout l'argent que je veux ». Concrètement, c'est l'argent public et, malheureusement, on peut faire des procédures et on peut vous attaquer, on peut plaider, et caetera. Vous irez, je suppose, jusqu'au bout de toutes les procédures parce que, voilà, c'est de l'argent public. Vous le galvaudez et je le déplore totalement.

Cependant, quand on a un interlocuteur qui sont des interlocuteurs privés, on doit en tenir compte moralement. Quand on a vraiment la volonté d'un rapport de force équilibré avec les citoyens, on doit tenir compte de cela. Je suis mal à l'aise par rapport à cela. Je ne veux pas que l'on écrase des gens, je ne veux pas d'une région qui écrase les gens dans un dossier où,

manifestement, elle doit être remise en cause ou, en tout cas, elle peut être mise en cause.

De report en report, vous comptez aussi sur le temps, il ne doit pas être utilisé en plus des moyens publics pour essayer d'écraser une partie adverse. Il faut que justice soit faite dans ce dossier et je plaide

vraiment pour que justice soit faite.

**M. le Président.** - Je vous remercie pour votre participation à cette commission.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

*- La séance est levée à 11 heures 55 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. Marc Elsen, cdH  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité  
M. Michel Lebrun, cdH  
M. Jean-Claude Maene, PS  
Mme Savine Moucheron, cdH  
Mme Florence Reuter, MR  
M. Daniel Senesael, PS  
Mme Olga Zrihen, PS

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association Sans But Lucratif
BSCA	Brussels South Charleroi Airport S.A.
CDT	Cellule de développement territorial
CESW	Conseil économique et social de Wallonie
CRAT	commission régionale de l'aménagement du territoire
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DGO	Directions générales opérationnelles
DGRNE	Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement
DPC	Département de la Police et des Contrôles
GSM	Global System for Mobile
IEG	Intercommunale d'Étude et de Gestion SCRL
OWD	Office wallon des déchets
pH	potentiel hydrogène
PMW	Pierre et marbres de Fédération Wallonie-Bruxelles
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
TEC	Transport en Commun
UCL	Université catholique de Louvain
Ulg	Université de Liège/Gembloux/Arlon