

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

La séance est ouverte à 9 heures 55 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Crucke sur « la sécurité au sein des TEC » ;
- Mme Defraigne sur « la réunion d'information préalable au tram » ;
- M. Lebrun sur « le refus de permis portant sur une exploitation agricole en référence à la notion de noyaux d'habitat » ;
- M. Miller sur « les plans de gestion de district hydrographique et le non respect de la directive européenne » ;
- M. Bayet sur « l'évacuation des boues de curage des avaloirs » ;
- M. Bayet sur « l'Unité de répression des pollutions » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

Pour les audits, je n'ai rien, je n'ai pas eu de demandes complémentaires pour les ondes électromagnétiques. On en reste donc à la proposition qui est faite.

PROJET DE DÉCRET RATIFIANT LE PERMIS UNIQUE DÉLIVRÉ LE 30 MAI 2012 PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL À LA S.A. SNCB HOLDING POUR LA DÉMOLITION DE LA GARE EXISTANTE, LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE LA NOUVELLE GARE MULTIMODALE DE MONS (DOC. 615 (2011-2012) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret ratifiant le permis unique délivré le 30 mai 2012 par arrêté ministériel à la S.A. SNCB Holding pour la démolition de la gare existante, la construction et l'exploitation de la nouvelle gare multimodale de Mons (Doc. 615 (2011-2012) N° 1).

Pour votre gouverne, puisqu'il y avait eu des discussions lors de notre précédente commission, tous les documents ont été mis sur la plate-forme électronique et un courriel vous avait été adressé avec les deux analystes juridiques qui ont été sollicités.

L'ensemble des documents est donc évidemment à disposition.

Tous les éléments ont été mis à la disposition des uns et des autres. Vous avez pu consulter les documents au parlement.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - Mme Cremasco est désignée en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. le Ministre Henry

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

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

Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je serai relativement bref.

Comme vous le savez la SNCB Holding a souhaité introduire une demande de permis pour la démolition de la gare de Mons – la gare existante – et la construction d'exploitation d'une nouvelle gare multimodale. Ce dossier vous est évidemment proposé aujourd'hui en vertu de l'application du décret du 17 juillet 2008. Vous êtes donc aujourd'hui dans la position de ratifier ou pas le permis qui, sans quoi, ne sera pas exécutoire en vertu de ce décret. Cela fait donc 60 jours à dater de la date de dépôt des documents au parlement, c'est-à-dire le 1er juin dernier, et vous avez évidemment eu tout le loisir de consulter l'ensemble des pièces tant au greffe que via la plate-forme électronique comme l'a précisé M. le Président.

Comme vous aurez pu le voir dans les différents documents, la demande porte plus précisément sur la démolition du bâtiment de la gare existante et des bâtiments annexes. La construction d'une gare passerelle comprenant l'intégration de la gare ferroviaire et d'une gare de bus, des quais taxis et des dépose-minutes ainsi que diverses installations techniques tels que parkings, restaurants, transformateurs électriques, chaudières, machines frigorifiques, et caetera. La double accessibilité à la gare – côté ville et côté Grand Pré -, la construction de deux grands parkings souterrains comprenant 496 places de voitures côté ville, appelé sud-est et 366 places du côté Grand Pré appelé nord-ouest, soit un total de 862 places de voiture et notamment deux parkings vélo – un côté ville et un côté Grand Pré – plus un point vélo avec atelier pour petites réparations du côté ville.

La demande comprend également :

- l'aménagement d'usages publics comprenant des modifications de voiries ;
- la modification de la Place Léopold devenue majoritairement piétonne et une partie de voirie la desservant ;
- la suppression de la circulation de voitures entre le Boulevard Jeandebien et le Boulevard Charlequin au profit de la circulation des piétons ;
- la création de la Place dite des ongrès du côté des Grands Prés ;
- la création d'une nouvelle voirie desservant la gare du côté des Grands Prés allant de l'Avenue des Bassins – départ dans le prolongement de la rue Thomas Edison – enjambant la Haine par la construction d'un nouveau pont et se connectant au Chemin de l'inquiétude pour assurer l'accessibilité de la gare côté Grands Prés et à son nouveau parking souterrain.

Le permis a donc été octroyé en première instance par les fonctionnaires techniques et délégués en date du 6 janvier 2012. Il y a eu deux recours introduits, à la suite de quoi j'ai reçu le rapport de synthèse de mon administration ; ce qui m'a permis de prendre une décision de confirmation du permis en date du 30 mai dernier. Il vous revient donc maintenant dans la suite de la procédure, de vous prononcer sur la ratification de ce permis.

Discussion générale

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

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). - Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs, chers collègues, je me permets quelques mots par rapport à ce dossier. Autorisez-moi, tout d'abord, une image : le DAR est, de l'avis général, une maison, un immeuble, un édifice en train de s'écrouler. C'est par ailleurs une maison qui est en train de s'écrouler dans laquelle, aujourd'hui, on vous propose d'entreposer de nouveaux meubles pour les protéger. Le DAR est-il, oui ou non, en train de s'effondrer ? On peut toujours, comme le gouvernement, dire : « Tant qu'il n'est pas par terre, il n'est pas encore tomber » ; nous sommes d'accord. Pouvons-nous conclure de l'échange des courriels qui nous ont été communiqués que le dispositif est sécurisé ? Absolument pas. À l'évidence, les personnes qui connaissent ce dossier savent qu'il y a, si je ne m'abuse – j'en ai peut-être oublié Monsieur le Ministre – 26 recours toujours pendants devant la Cour constitutionnelle, la Cour européenne s'est exprimée de façon pour le moins critique, plusieurs recours sont pendants au Conseil d'Etat et par ailleurs, la Cour de justice, dans deux arrêts différents, s'est exprimée.

Les mauvaises langues – vous savez qu'il y en a Monsieur le Ministre -, les mauvaises plumes, en ce compris dans la majorité disent : « Monsieur le Ministre Henry sait pertinemment bien que le DAR va être anéanti et donc, c'est volontairement qu'il « darise » - donc qu'il soumet au DAR - un texte qui ne doit pas nécessairement y être soumis ». Je n'embraye pas nécessairement, je n'ai pas de pièce, je n'ai pas de lettre, je n'ai pas d'élément qui me conduirait à croire, aujourd'hui, que vous seriez mû par des éléments de motivation de cette nature, mais je vous en fait écho – vous connaissez ma franchise et ma sincérité et la transparence de mon propos.

Par contre, Monsieur le Ministre, factuellement, juridiquement, je dois bien constater que dans la liste qui était nominalement reprise, dossier par dossier, dans le fameux décret du 17 juillet 2008, ne figure pas, contrairement à ce qu'affirme ici notre document, la gare de Mons. On retrouve, le réseau structurant et caetera, mais on ne retrouve pas la gare de Mons. Pourquoi, d'ailleurs, traiter distinctement la gare de Mons de la gare à Liège, qui à ma connaissance n'a pas été soumise à ratification par le décret ?

Mon sentiment aujourd'hui, c'est que, contrairement aux apparences, on ajoute de la fragilité à la fragilité. Nous avons aujourd'hui - Mesdames et Messieurs les députés restés bien assis et amis de la presse aussi - des dossiers contentieux dans le DAR pour plusieurs centaines de millions d'euros. On ajoute encore aujourd'hui un budget considérable dans le contentieux.

Dès lors, comme responsables wallons que nous avons tous le souhait, l'objectif et l'ambition d'être, la question que l'on doit poser aujourd'hui c'est : Monsieur le Ministre, qu'allez-vous faire si, comme le signale la plupart des observateurs spécialisés en aménagement du territoire, la maison s'écroule demain ?

Il y a juste un élément qui ne m'est pas connu, c'est le moment où cette décision va tomber. Mais aujourd'hui, je peux l'affirmer devant cette commission, en ayant lu tout ce que l'on a lu sur le sujet, la probabilité est très forte que le DAR soit par terre.

Dernier élément de mon propos, pour ne pas inutilement vous retenir tant ce dossier m'inquiète et vous inquiète, parfois, comme parlementaire ou comme observateur – membres du public que je salue – on doit se pincer dans la vie publique en se demandant : « Est-ce bien la réalité que je vis aujourd'hui ? ».

J'ai vécu, vous avez vécu une véritable offensive écolo, une indignation absolue, un combat, un vrai combat, du genre de celui que nous venons de gagner contre une partie de l'imposition sur les certificats verts, ou un combat du genre de celui que des députés socialistes ruraux viennent d'entamer aujourd'hui, un vrai combat politique. C'est un combat que vous aviez, à l'époque, perdu.

En fait, il n'y avait pas de mots assez durs, il n'y avait pas d'indignation assez forte, il n'y avait pas de décibels assez hauts pour exprimer combien votre formation politique, combien les parlementaires, combien votre chef de groupe honoraire de l'époque, combien un certain nombre de députés spécialistes de la matière, s'exprimaient contre le DAR. Allez lire ce soir dans les annales parlementaires – elles sont remarquablement bien faites – le message écolo sur le DAR. C'était un *hold-up* démocratique, parce que le DAR a surtout pour vocation de dire aux oppositions associatives, aux riverains, à celles et ceux qui souhaitent exprimer des préoccupations, des questions à tout le moins : « Tais-toi ! ». Le message est celui-là. Ce que vous avez dit à l'époque du DAR, c'est l'incertitude juridique bien sûr, c'est le risque économique pour la Région wallonne, c'est le risque si les dossiers ne sont pas portés, c'est le risque de non-respect des directives européennes dans d'autres matières si les projets « darisés » ne sont pas acceptés, et caetera dont il relève.

Mais ce que vous avez dit surtout, c'est que c'est un scandale démocratique. On prive les gens de la capacité de porter, en tout cas, leur opposition par rapport à des projets quels qu'ils soient parce que le Conseil d'État est une chose, la Cour constitutionnelle une autre et évidemment, tout le monde n'y va pas de la même façon, il y a des conditions, on ne sait pas contester.

Et donc aujourd'hui, vous êtes dans la réalité politique. On n'est pas aujourd'hui dans un film. Vous n'allez pas vous réveiller avec un fumet de café traduisant : « C'était la nuit ». Non, c'est la réalité politique. Vous avez devant vous, M. le Ministre écolo Henry, Mme la rapporteuse écolo qui va, dans 15 jours à la tribune. Monsieur le Ministre, va tout de suite nous proposer ce texte, nous décrire tout le bien qu'il en pense, et les députés écolo vont voter ce qu'ils ont, mais alors, honni de la façon probablement la plus forte qu'il m'ait été donné d'entendre, une opposition par rapport à un concept politique.

Chacun a la capacité de contorsion politique qu'il a, mais néanmoins, excusez-moi, le chef de groupe actuel d'Ecolo n'aurait pas souffert que je ne relève pas ce qui est tout de même un des plus grands revirements - il y en a d'autres, certes - de l'histoire politique wallonne.

Pour toutes ces raisons, parce que chacun des projets concernés par le DAR est un projet important pour la Région wallonne, la réalité économique, les besoins de transports, pour une série de raisons, nous ne voulons pas porter ici un message contre les projets wallons concernés par le DAR. Par contre, nous voulons avec force vous dire, Monsieur le Ministre, que vous bâtissez sur du sable, et cette réalité va vous rattraper, très vite. En outre, n'allez pas ajouter des dossiers à l'incertitude alors que déjà le contentieux actuel est d'une centaine de millions d'euros de construction de projets.

Parce que par ailleurs, dans ces dossiers là, on constate aussi une géométrie extrêmement variable dans le rythme de

traitement des dossiers, vous l'avez observé ici, parce qu'il y a vraiment une erreur fondamentale dans votre texte. Je prends son considérant page 21 § 3 stipulant « Considérant que le présent permis est repris dans la liste des permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général – décret du 17 juillet 2008 ». Mais ce dossier n'est pas dans la liste, ce seul élément-là va, le cas échéant, alimenter de nouveaux recours, page 21 § 3 du document que nous avons ici sous les yeux.

Pour toutes ces raisons-là, comme nous l'avons fait dans les précédents dossiers, nous allons nous abstenir en disant, Monsieur le Ministre, que vous nous amenez vers encore un peu plus de danger par rapport à un grand nombre de dossiers wallons.

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

M. Senesael (P.S.). - Merci, Monsieur le Président, c'est donc la troisième fois que nous avons à ratifier un permis sous cette législature. Quitte à surprendre, je dirai que c'est toujours un plaisir et ce pour deux raisons.

Premièrement parce que vu l'ampleur des projets qui nous sont soumis, c'est un plaisir de voir les investissements structurants qui voient le jour en Wallonie. Deuxièmement, c'est un véritable plaisir pour un parlementaire de pouvoir participer à des discussions intenses sur la notion d'intérêt général, d'application du DAR, de la convention d'Aarhus.

Cette ratification a une teneur particulière. Cela ne tient pas à l'objet même de la ratification, la gare de Mons, mais bien au moment où elle intervient. En effet, c'est la première fois que nous avons à nous prononcer après les deux premiers arrêts de la Cour de Justice de l'Union européenne. À ce sujet, je voudrais souligner le travail des services du parlement qui nous ont permis de disposer, à partir de la plate-forme sécurisée, de l'ensemble des documents de ce dossier.

Cela étant, il convient de souligner que la plate-forme sécurisée est un outil neuf et donc, nous n'avons pas la possibilité de disposer des documents de cette façon pour les ratifications antérieures. Ensuite, je rappellerai que pour toutes les ratifications précédentes, nous pouvions consulter les pièces.

C'est ainsi que les plus anciens d'entre nous se rappelleront des collaborateurs du Ministre Antoine débarquant le 23 juin 2008 avec les caisses comprenant les pièces des 13 permis à ratifier par le DAR. On se rappellera également que lors de cette commission, nous avons suspendu nos travaux afin de donner 15 jours à l'ensemble des parlementaires pour consulter les différentes pièces. C'est cette pratique qui fut utilisée avant la mise en place de notre plate-forme sécurisée, de sorte que nous avons toujours pu connaître l'ensemble des pièces des différents permis à ratifier.

Contrairement à d'autres permis que nous avons examinés, nous ne sommes pas les principaux commanditaires du projet de sorte qu'il nous est assez difficile de nous prononcer sur l'opportunité d'un tel projet. Une gare, fut-elle un pôle multimodal, doit-elle être considérée pour son aspect fonctionnel ou son aspect patrimonial ? Est-ce opportun d'investir autant d'argent dans un seul bâtiment alors que le réseau a besoin d'investissements en matière de sécurité ? Ces questions, toutes pertinentes soient-elles, et même si nous avons chacun une réponse, cette commission n'a pas pour vocation d'y répondre, d'une part parce que nous n'avons pas la tutelle sur le groupe SNCB et, d'autre part, parce qu'ici, nous avons à ratifier ou non ce permis en fonction de l'intérêt général. Néanmoins, la SRWT étant partenaire du projet, il serait intéressant de connaître son engagement financier dans le projet.

Outre la question de l'opportunité, la deuxième question à se poser est de savoir s'il fallait ou non avoir recours à la ratification parlementaire pour ce permis. À ce sujet, je suis assez abasourdi de la lecture des deux consultations juridiques qui ne tranchent pas franchement la question. Qu'ont-elles coûté au gouvernement pour avoir, à ce point, une réponse de Normand ? D'autant plus qu'un des avocats consultés n'est autre que celui qui a accompagné le Ministre Antoine lors de la rédaction du décret du 17 juillet 2008 et lors de nos travaux en commission. Je pense que l'on était en droit d'attendre une réponse beaucoup plus claire.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement a pris la décision la plus logique dans la mesure où les consultations penchaient pour l'utilisation du DAR. De plus, même si l'article 1er, §3 du DAR ne cible pas explicitement la gare de Mons, M. Borsus l'a rappelé, force est de constater que cette gare fait bien partie des actes et travaux qui se rapportent aux modes structurants de transport en commun de Mons.

Enfin, il faut être conscient et je pense que nous le sommes tous, de la force de décision que nous prendrons aujourd'hui. En effet, nul ne sait le sort qui sera réservé au DAR dans les mois à venir. Nous ne pouvons qu'attendre l'ultime arrêt de la Cour Constitutionnelle pour savoir si ces mécanismes seront maintenus dans notre droit positif.

À ce sujet, le gouvernement doit répondre à trois questions qui dépassent le cadre de notre commission de ce jour. Quelle est la meilleure stratégie pour défendre le DAR auprès des juridictions internes ? Quelles sont les réponses à apporter au cas où la Cour constitutionnelle viendrait à annuler le DAR et garantir la légalité des projets à réaliser, en cours de réalisation et ceux à réaliser ? Enfin, comment intégrer les mécanismes du DAR dans le nouveau CWATUPE ?

M. le Président. - Pour compléter l'information de tous les membres de la commission, les documents relatifs à la demande sont ici devant nous. Ils seront à nouveau disponibles au greffe jusqu'au 4 juillet. M. le Greffier vous a écrit dans ce sens et chacun a reçu l'accès à la plate-forme sécurisée avec l'ensemble des documents. Ceux qui n'ont pas accès à la plate-forme sécurisée ont reçu un CD-ROM. Voilà pour votre information.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). - Au risque de décevoir M. Borsus, je ne serai pas complètement dans la même optique que M. Senesael et je ne dirai pas que je me réjouis enfin d'encre pouvoir « darifier » un projet. Nos critiques par rapport à la procédure restent les mêmes sur le fond, notamment en ce qui concerne le débat que l'on peut avoir sur ce qui est d'intérêt régional. Quels sont les projets d'intérêt régional ? Qu'appelle-t-on l'intérêt régional ? Que veut-on effectivement protéger ?

Si on veut protéger le fait qu'il faille une gare structurante, un réseau de transport structurant pour la Ville de Mons ou pour une autre ville, avec certaines modalités, on peut le concevoir. Le problème est de cautionner le détail d'un projet comme celui-là. On a toujours été – et on continuera à l'être – pour une révision de ce qu'on met dans l'intérêt régional et de ce qu'on veut protéger par les débats et les votes parlementaires dans ce qui est l'intérêt régional. Le détail d'un projet d'architecture n'est peut-être pas la bonne échelle.

Pour le deuxième point de la procédure du DAR, vous connaissez nos réticences. On s'est toujours attachés à la participation et à l'information du citoyen de manière à respecter le droit international, les conventions d'Aarhus et les directives européennes sur les études d'incidence. Vous savez que, pour nous, respecter cela, c'est un minimum. On attend donc, aussi impatientement que nos collègues, les arrêts de la Cour constitutionnelle qui a été saisie aussi bien en annulation qu'en questions préjudicielles.

On a émis toute une série de remarques. Je continue à les faire. Néanmoins, avec l'ensemble des questions préjudicielles qui ont été saisies et l'ensemble des cours qui ont été saisies, ainsi que la Cour européenne de justice, je ne crois pas qu'aujourd'hui, on puisse dire : « Mme Cremasco pense que ... D'autres intervenants pensent que ... ». Aujourd'hui, on attend et c'est ce qui me semble sécuriser le plus la procédure. Suite aux deux arrêts de la Cour européenne de justice du 18 octobre 2011 pour les questions du Conseil d'État et du 16 février 2012 pour la Cour constitutionnelle, on attend que ces arrêts soient rendus alors que la Cour européenne de justice, justement, a proposé une grille de lecture qui va très certainement être appliquée, en tout cas la Cour constitutionnelle va s'en saisir.

La procédure en tant que telle a été modifiée. Mes collègues ne l'ont pas rappelé mais je ne manque pas de le faire. Pour nous, il y a quand même une amélioration qui a été apportée par la modification de ce décret en décembre 2010 où, bien que le *ratio legis* ait été maintenu - parce qu'il faut maintenir une certaine continuité - le champ d'application a été restreint pour se limiter aux projets déterminants d'intérêt régional. Dans le même ordre d'idées, le texte a été modifié pour définir et intégrer la notion de principale infrastructure. Vous voyez qu'on a de la suite dans les idées, quelque part. Tout cela est cohérent. On ne remet pas en question le *ratio legis* de base parce qu'on fait partie d'une démocratie qui a encore des textes de loi à appliquer et qu'on ne veut pas les changer. Il y a un minimum de continuité à avoir si on veut que ce soit cohérent. Je rappelle que la base de cette procédure est d'accélérer et de sécuriser les procédures. Je ne pense pas qu'en changeant systématiquement et en n'attendant pas les arrêts qui doivent être rendus, ce soit la bonne façon d'aller plus vite et mieux.

Ce texte avait donc été modifié en décembre 2010 - je le rappelle pour restreindre le champ d'application - pour redéfinir cette notion de principale infrastructure et d'intérêt régional et éviter les trop nombreuses ratifications parlementaires. On se rappelle notamment du parcours qu'ont suivi les bureaux de Bierset à l'époque et qui ont pu être redirigé vers une autre voie, alors que cette modification de décret prévoyait tous les cas intermédiaires et sécurisait ceux-ci.

Je voudrais quand même dire à M. Borsus que si M. le Ministre est venu présenter cette modification du décret DAR en décembre 2010, cela me semblait la bonne solution pour maintenir l'ordre légal existant. Il faut essayer de l'adapter pour qu'il n'y ait pas un foisonnement de dossiers particuliers qui arrivent devant ce parlement, et mettre le focus sur les dossiers qui le méritaient vraiment. Je rappelle qu'à cette date-là, nous avons discuté ici d'une proposition que vous aviez faite qui était d'installer des délais de rigueur et où vous disiez : « Il faut, par rapport à la procédure DAR, installer des délais de rigueur », ce qui ne faisait jamais que conforter une procédure que vous critiquez aujourd'hui en disant : « Mais elle est particulièrement « insécure », on ne peut pas continuer à l'appliquer et les Ecolo à le faire sans

sourciller ». Vous avez voulu la conforter à l'époque, en décembre 2010, ou alors je n'ai pas compris le propos – j'étais justement rapporteuse de ce débat. Cela me semble à tout le moins paradoxal.

M. Borsus (MR). - Je voudrais dire juste un mot par rapport à ce propos-là, si vous m'y autorisez. Concernant les délais de rigueur, notre vision en matière de permis d'urbanisme est que toutes les procédures doivent connaître des délais de rigueur. Dès l'instant où une instance n'a pas remis son avis dans un délai, l'avis est réputé favorable.

Nous plaidons aussi avec force – je l'ai encore fait hier à l'Union wallonne des entreprises – pour réduire un certain nombre des délais qui sont aujourd'hui des délais de confort. Madame Cremasco, nous avons notamment fait ce constat-là, partant du fait que, concernant les recours, M. le Ministre a reçu, depuis le début de son mandat, 900 rappels parce qu'il n'a pas délibéré dans les délais. Neuf cents rappels de citoyens !

Je me permettrais de préciser.

M. le Président. - Monsieur Borsus, vous vous êtes permis de préciser. Chacun répondra mais Mme Cremasco a la parole à présent.

Mme Cremasco (Ecolo). - Vous faites donc très bien de rappeler que c'est une mesure générale par rapport aux délais de rigueur. Je vous invitais à l'époque, et je vous invite toujours, au discernement. Vous ne pouvez pas appliquer une mesure qui conforte certaines procédures en vigueur en Wallonie sans discernement et dire : « Nous voulons conforter, nous voulons que soit rigide appliquée une procédure qu'on conteste aujourd'hui et de laquelle on dit qu'elle est bancal et qu'elle « insécurise » les dossiers ». Que votre champ d'action sur les délais de rigueur soit général et que l'approche soit uniforme, je ne le conteste pas. Ce que je conteste, c'est de dire : « Retirez du paquet ce qui ne devrait pas être conforté », puisque vous dites vous-même qu'il ne faut pas conforter la procédure. Cela m'interpelle réellement.

Voilà ce que nous avons à dire par rapport à la procédure DAR. En l'état, on attend les arrêts de la Cour constitutionnelle. Je pense que le fait d'avoir modifié le champ et d'avoir modifié ce décret en cours de législature était déjà une belle avancée.

Monsieur le Ministre, je voudrais vous poser une question par rapport à l'évaluation du CWATUPE et au nouveau CWATUPE. J'ai cru lire dans les recommandations qu'il fallait à tout le moins intégrer cette procédure dans le CWATUPE. Qu'en est-il ? J'imagine que vous n'allez pas me répondre, que vous allez trancher avant les arrêts de la Cour constitutionnelle. On est malheureusement contraints et forcés, pour mon groupe, d'attendre ces arrêts.

Dans les deux consultations juridiques dont on a pu prendre connaissance – je remercie notamment M. Borsus d'avoir insisté pour que nous puissions avoir tous les documents à disposition – le champ d'application du DAR est-il applicable à la gare de Mons ?

On ne retrouve pas les gares texto dans le décret, mais l'article 1 auquel il est fait principalement référence parle de la catégorie des modes structurants des transports en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons. C'est une catégorie qui est conservée et qui a même été confortée par le décret de décembre 2010, qui modifiait celui de juillet 2008.

Avec cette catégorie, en tant que telle, transports structurants, transports en commun, Charleroi, Liège, Namur et Mons, ce sont quand même quatre grosses villes, on est dans un cas précis de la Ville de Mons, on est dans un cas de transports en commun, cela peut être interprété, mais comme le disent les deux avis juridiques, les travaux préparatoires du décret 2008 évoque notamment le SDER et les éléments structurants de la mobilité interne dans les quatre villes citées de cette agglomération.

D'autre part, j'ai envie de dire - comme dans une autre vie j'étais urbaniste - qu'il est évident que cette gare de Mons, parce qu'elle relie deux quartiers majeurs de la ville et notamment par son insertion du quai bus - que je salue, je trouve que c'est une très belle initiative d'avoir un quai bus qui est à ce point intégré dans une gare, cela va de l'avant pour moi et c'est vraiment une belle intégration – on ne peut pas nier que cette gare ait un impact fondamental sur la Ville de Mons et sa mobilité en règle générale. C'est d'ailleurs un projet d'architecture qui est tout sauf non restructurant par rapport à un centre-ville, notamment, dans la connexion des deux grands quartiers qu'il connecte et dans sa structuration du transport en commun en général.

Cela me semblait relativement logique, même si, quand on prend le détail de la loi, il y aurait pu avoir interprétation.

Par rapport à la gare à proprement parler, je voulais saluer ce qui me semble être vraiment deux points forts de cette gare. Je viens de le dire, il y a notamment cette restructuration du centre de Mons via un nouveau projet. J'hésite sur le

terme de nouveau projet et surtout d'architecture contemporaine. J'introduirais le bémol qui m'amène à être relativement critique ou en tout cas à garder un œil critique sur cette gare de Calatrava à Mons. J'introduirais donc ces deux plans en disant que, malgré tout ce qu'elle peut apporter en termes de restructuration, il y a l'aspect formel de cette gare dont j'aimerais ne pas devoir débattre ici. C'est tout le débat sur la finesse de ce qui nous est proposé comme l'intérêt régional. Autant une gare qui structure une ville, qui relie deux quartiers et qui réorganise la circulation est quelque chose qui peut être cautionné par des parlementaires de mon point de vue, autant le détail de l'architecture de la gare de Mons, cela devient autre chose. Et le détail de cette architecture de cette gare de Mons, parce que l'auteur de projet est M. Calatrava et parce que l'aspect formel est énorme dans ces deux projets, je pense quand même qu'il est regrettable d'avoir, sur un territoire aussi petit, deux gares comme celles-là, deux grands squelettes blancs. C'est dû au formalisme de l'architecte et c'est pour cela que je venais en disant : l'architecture contemporaine, ce n'est pas que M. Calatrava et je pense même – mais c'est peut-être ma jeunesse qui parle – que ce n'est plus un tout jeune architecte – excusez-moi – et qu'aujourd'hui, on a progressé. Il y a d'autres architectures qui s'affrontent ou en tout cas qui sont en progrès, qui sont en débat. Je regrette qu'on ait deux colosses de cette ampleur-là aussi proches les uns des autres. Maintenant, tout le monde sait – et M. Senesael l'a rappelé – ce n'est pas notre choix, évidemment, c'est une procédure et c'est un choix de la SNCB qui a ses raisons...

(Réactions dans l'assemblée)

Vous savez, Monsieur Borsus, je trouve que mon propos est très clair, cette gare restructure les transports en commun, le quai bus est intégré, on trouve que c'est particulièrement intéressant, elle connecte deux quartiers de gare, c'est particulièrement intéressant. J'aurais voulu ne pas statuer sur l'architecture de la gare en tant que telle, mais je ne peux quand même pas m'en empêcher parce que c'est une passion et que j'ai envie de communiquer à mes collègues et de vous dire ici mon point de vue sur l'architecture de Calatrava. Ramasser dans un si petit coin de Wallonie deux gros projets comme ceux-là, cela me semble un peu beaucoup. C'est un combat de la SNCB. Que pouvons-nous faire en tant que Wallons et au Parlement wallon ? Promouvoir l'architecture. Je n'ai de cesse, M. le Président le sait, d'essayer de faire entrer dans ce parlement et dans cette commission la discussion et le débat autour du *bouwmeester* et je pense qu'un *bouwmeester* et une réflexion sur l'architecture, sur le concours d'architecture qui a été réhabilité en Wallonie – j'ai reçu hier, notamment le petit volet – mais cela va au-delà : comment on gère nos gros projets, comment on gère notre image. Je suis sûre que même M. le Ministre-Président y sera sensible car c'est aussi une histoire de *branding*. Que promet-on comme architecture ? Il y a vraiment un débat de fond qui est hyper important, mais il y a un débat aussi d'image. Je ne pouvais donc me passer, veuillez m'en excuser, de faire ces petites remarques-là sur ce côté architectural de la gare.

Je vais même ajouter un élément, c'est par rapport à la démolition de l'ancienne gare. Là aussi, c'est la même chose, c'est en amont qu'on doit prendre le problème. Le problème a été résolu, mais quel est le pourcentage de démolition-reconstruction que l'on veut en général, que l'on veut sur des opérations en centres urbains, voire en noyaux d'habitats ? Que veut-on comme proportion ? J'ose le mot. Que veut-on démolir ? Que veut-on garder ? Et si on veut les garder, comment veut-on les valoriser ?

Notre groupe et moi personnellement, regrettons que cette ancienne gare soit démolie. Maintenant, le projet est installé en ces termes. Peut-être que ce n'était pas faisable autrement. En attendant, la proportion de démolition, pour nous, doit être réduite.

Dernier élément par rapport à cette gare. Même si, pour nous, ce n'est pas une architecture, il y a notamment des architectures qui sont conçues en amont beaucoup plus écologiquement. Néanmoins, il y a un travail qui est arrivé après dans la procédure, mais qui a amené des apports substantiels dans un projet qui est déjà enclenché et qui concerne notamment les accès pour les PMR, les vélos, l'énergie, la récupération des eaux et tous ces points-là. On n'a pas pu les avoir à la gare de Liège. La gare de Liège a été aussi le moteur de la réflexion des Montois, des locaux, de tout ce qui a pu être défendu, et je ne m'en cache pas, notamment par les écolos de Mons et mon éminent chef de groupe, mais il n'y a pas que les écolos. Globalement, les locaux se sont battus et je pense que la gare de Liège – et j'en suis assez ravie – a servi à dire : « Ce n'est pas possible, on ne peut pas développer le projet sans y adjoindre des composantes environnementales qui vont jusque la mobilité, et cætera, même à des degrés assez fins, et les mobilités douces ».

En termes de conclusion, voilà pourquoi nous soutiendrons la ratification de ce projet de gare en tant que projet de gare d'intérêt régional pour la restructuration de la Ville de Mons.

M. de Lamotte (cdH). - Si vous le permettez, je vais intervenir de la tribune au nom du groupe cdH. Savine Moucheron revient la semaine prochaine après son congé de maternité, ce qui pose un petit souci de prise de parole.

Je voudrais évoquer le fait que le projet présenté aujourd'hui répond aux critères d'intérêt régional. On a évoqué toute cette dimension d'intérêt régional impérieux. La liste telle qu'elle est dans le décret 2008 est, de cette manière, regroupée derrière cette notion par rapport à ce permis unique.

Évoquer aussi le fait qu'il y a un texte de droit positif qui est celui qui gère un certain nombre de nos projets régionaux et que cela nous paraît une dimension à respecter dans ce cadre.

Évoquer, par rapport à la réaction des uns et des autres, que ce n'est pas parce qu'il y a un recours que celui-ci sera acquis, qu'il sera gagnant.

Il y a eu des questions préjudicielles, on peut regarder les dires de la Cour de justice, mais aussi les dires des études qui nous ont été transmises. L'ensemble du permis tel qu'il nous est présenté ici a subi toutes les consultations nécessaires d'enquêtes publiques et de permis de concertation avant son introduction ici.

Je voudrais évoquer le fait suivant : la Cour de justice de l'Union européenne a rendu deux arrêts. Elle a déjà décidé que « la directive 85/337 ne s'oppose pas à ce qu'un même projet soit approuvé par des actes de droit national, mais que l'acte législatif doit cependant respecter les conditions suivantes. Nonobstant l'existence d'une procédure administrative préalable, le projet doit être adopté en détail par un acte législatif spécifique - c'est ce que fait le parlement aujourd'hui - et les objectifs de la directive doivent être atteints à travers la procédure législative ». C'est pourquoi nous soutiendrons et nous voterons positivement par rapport à ce projet.

Je voudrais évoquer que la validité du DAR est évoquée, mais précise les garanties qui doivent entourer la ratification parlementaire. Il s'agit d'une information complète des parlementaires. Je pense qu'elle a été donnée, j'y ai veillé particulièrement en tant que président de commission. Les documents sont ici, ils ont pu être observés et consultés par les parlementaires. Le débat en commission se fait de manière large et explicite sur l'opportunité de la délivrance du permis. C'est le débat d'aujourd'hui. On est devant ce constat où lorsqu'on retourne à la naissance de ce décret de 2008, eh bien, il y avait cette volonté de débat de motifs impérieux d'intérêt régional et que l'on puisse, comme tel, décider d'un certain nombre de projets qui sont structurants pour la Wallonie. Ce décret a été revu en 2010 et, aujourd'hui, nous l'appliquons puisque c'est la règle qui nous est soumise pour ce type de projet. Il ne nous appartient pas évidemment, comme Mme Cremasco l'a évoqué, de juger de l'opportunité et du *design*, si vous me permettez l'expression. Je crois que les goûts et les couleurs, ce n'est pas notre rôle ici d'évoquer cette dimension. Les choses évoluent de projet en projet pour améliorer les fonctions, mais que nous nous couvrons par un acte législatif, nous apportons la validité qui est celle que le décret nous a demandé de faire et nous soutiendrons ce projet dans le cadre d'un projet qui est structurant pour la Région wallonne et la Ville de Mons. Voilà ce que je souhaitais évoquer sans entrer dans une longue considération. Merci de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer depuis le perchoir.

(Rires)

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, je voudrais simplement réagir aux affirmations un peu fallacieuses qui sont portées par M. Borsus sur l'application du décret DAR. Qu'il y ait un contentieux juridique sur le décret, je pense que personne ne le conteste. Il a démarré avant moi, il évolue, il se poursuit et nous en débattons régulièrement dans le cadre de vos interpellations. Nous verrons bien quel est l'aboutissement.

Vous avez une lecture variable. Je n'ose même pas imaginer ce que vous auriez dit si j'avais envisagé de ne pas déposer le permis à la ratification. Mais cela évidemment, c'est le privilège de l'opposition. Je me rappelle par exemple - et je vous encourage à aller relire ce que vous avez dit et y compris sur le ton avec lequel vous l'avez dit - que vous estimiez qu'on était en retard pour le permis de l'écluse de Lanaye. Tout cela est un peu à géométrie variable. Je signale que l'écluse de Lanaye n'est pas non plus citée explicitement dans le décret DAR puisque dans ce décret, il n'y a pas seulement des travaux précis, il y a aussi des catégories. On est ici clairement dans une catégorie. Vous pouvez considérer que le décret DAR ne s'applique pas et il y a toujours une interprétation juridique possible. C'est bien parce que je ne voulais pas avoir à arbitrer par rapport à cette question que j'ai demandé deux consultations juridiques. Vous avez le droit, comme parlementaire, de considérer que les deux juristes ont tort et que c'est autrement la vérité juridique. C'est tout à fait votre droit. En tout cas, moi, les deux consultations juridiques que j'ai demandées, elles sont arrivées à la conclusion d'un oui pour la gare de Mons telle qu'elle est présentée, c'est-à-dire pas juste parce que c'est la gare de Mons, mais parce que cela fait partie de l'intégration globale de la Ville de Mons et avec la gare des bus intégrée. Il faut lire la consultation juridique, c'est bien ces deux éléments là qui sont mis en avant. On est dans le champ d'application du décret DAR. Je dois appliquer la législation existante, c'est tout, je pense qu'on pourrait me le reprocher à bon escient de ne pas le faire et de fragiliser fortement le permis.

Deuxièmement, je réponds plus globalement à l'ensemble de la commission : vous êtes ici dans la position de ratification. Vous dites, les uns et les autres, nous nous prononçons essentiellement sur l'opportunité, sur le principe de la gare de Mons. Oui et non. C'est-à-dire que vous êtes finalement dans la même situation que celle dans laquelle je suis lorsque je dois octroyer ce recours à un permis ; c'est-à-dire qu'il y a différents niveaux d'éléments. La question n'est pas

d'octroyer des permis sur base de l'esthétique privilégiée du ministre. Si c'était le cas, je pourrais dire par exemple à M. Borsus qui considère souvent qu'on est en retard sur tout, que tous les jours j'octroie des permis pour des maisons que je n'aime pas et que je ne habiterai pas. Mais heureusement je le fais. Mon travail n'est pas de choisir des maisons, mon travail c'est de vérifier que la législation est respectée et de voir quel est l'impact sur l'environnement et sur l'ensemble des procédures des permis que l'on me demande de confirmer ou de ne pas confirmer.

C'est exactement dans cette situation là que vous êtes aujourd'hui parce que vous vous prononcez globalement c'est-à-dire qu'il y a une ratification sur le permis tel qu'il est prononcé. Vous avez le loisir de l'examiner en détail et de le ratifier ou de ne pas le ratifier. Ce n'est pas de ce point de vue-là, c'est à vous de juger sur quoi vous allez intervenir parce que je pense qu'on peut considérer que la demande vient au départ de la SNCB. Elle est portée par la SNCB. L'investissement est choisi par la SNCB. C'est d'abord un projet qui est porté également par la Ville de Mons. Ce n'est qu'après que l'autorité régionale se positionne par rapport à une demande de permis en respect de la législation. Mais ce n'est ni plus ni moins que cela et donc c'est de ce point de vue là très comparable à ce que je suis amené à faire lorsque je dois me prononcer sur différents permis.

J'ai bien noté les différentes interventions des uns et des autres et notamment celle de M. Senesael concernant les consultations. Je peux vous rassurer, Monsieur Senesael, je pense qu'il y avait d'abord un souci de l'ensemble du gouvernement d'être éclairé juridiquement sur la situation et d'autre part, les deux consultations qui ont été demandées ont eu un coût de l'ordre de 1 000 euros. C'est un coût raisonnable par rapport à la hauteur de l'investissement. Cela ne me paraît pas être un gaspillage démesuré des deniers publics par rapport au fait de savoir si juridiquement, il est préférable ou pas de déposer la ratification au parlement. C'est donc bien sur cette base que nous l'avons faite.

Enfin, pour la question du CWATUPE, cette question viendra bien sûr à temps et à heure. Je voudrais dire que je ne me prononcerai pas, contrairement à d'autres dans d'autres dossiers, sur des choix que le gouvernement a à faire prochainement et qui seront ensuite soumis au parlement. Chaque chose en son temps. Nous ne sommes pas ici dans une évaluation du décret, encore moins dans les conséquences de l'évaluation du CWATUPE. Nous sommes dans l'application de la législation existante par rapport à un permis qui suit sa procédure.

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

M. Borsus (MR). - Monsieur le Ministre, je ne partage pas vos arguments, mais je voudrais signaler que vous commettez des erreurs qui me paraissent vraiment flagrantes. Vous venez de dire : « La quatrième écluse de Lanaye n'était pas citée dans le décret ». Je suis à la page 22 – j'étais là et j'ai passé des heures dans ce débat, donc je peux vous dire que quand je me permets d'affirmer quelque chose en commission, je pense véritablement fonder mon argumentation – et je lis en page 22 du document, deuxième colonne : « Les chaînons manquants du réseau transeuropéen de transports » ; 3e tiret : « la quatrième écluse de Lanaye ». Je soumet donc cet écrit au rapporteur puisque vous venez de dire que ce n'est pas dans le décret. En voilà la preuve, la page et l'exposé des motifs.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est poser des motifs, Monsieur Borsus. Ce n'est pas dans le décret. Ce n'est pas dans le dispositif du décret.

M. Borsus (MR). - On cite nommément le texte.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Oui, dans l'exposé des motifs, mais on cite plein de choses dans l'exposé des motifs, dans les interviews et dans les interventions au parlement.

Dans le décret, ce n'est pas explicitement cité contrairement à d'autres travaux.

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

Vote de l'article unique

Article unique

M. le Président. - L'article unique est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. - Le projet de décret ratifiant le permis unique délivré le 30 mai 2012 par arrêté ministériel à la S.A. SNCB Holding pour la démolition de la gare existante, la construction et l'exploitation de la nouvelle gare multimodale de Mons est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE BUS 105 »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le bus 105 »

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le bus 105 est un service de bus spécialement conçu pour les personnes à mobilité réduite, éprouvant des difficultés à utiliser les autres moyens de transport public.

Ce service assure une desserte porte-à-porte dans une zone délimitée. Au cours de l'année 2011, ce service a été externalisé vers des opérateurs externes.

Quel bilan peut-on tirer de cette externalisation ?

Quel est le bilan financier de ce transfert de compétences ?

D'un point de vue organisationnel, a-t-on constaté des problèmes particuliers ? Y a-t-il une évaluation spécifique de ce dispositif ?

Il me revient que des usagers rencontrent des problèmes récurrents quant à la réservation et à la disponibilité de ces bus. Comment peut-on améliorer ce 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. - Monsieur le Président, Madame la Députée, au cours de l'année 2011, le service de transport PMR « bus 105 » a été transféré totalement à des opérateurs privés, qui assuraient déjà, via des conventions avec le TEC, une bonne part du transport des personnes à mobilité réduite dans les zones non desservies par les bus 105.

Dans de nombreux cas, suite à ce transfert, les utilisateurs du bus 105 ont bénéficié d'une offre étendue, de plages de dessertes plus favorables - soirée et le week-end - et d'un système de réservation plus souple.

Au cours de l'année 2011, les 23 opérateurs PMR subventionnés par les TEC ont transporté 224 361 personnes à mobilité réduite pour un coût de 3 590 000 euros. Le taux de couverture des dépenses par les recettes est de 5,92 %.

Après avoir interrogé le groupe TEC, il me répond qu'il n'a pas connaissance de problèmes particuliers en matière d'organisation du service, les opérateurs choisis étant expérimentés dans le transport de PMR.

Certains usagers peuvent rencontrer des problèmes quant à la disponibilité de ces bus. En effet, toutes les demandes ne peuvent être rencontrées, ce qui était déjà le cas pour le bus 105 exploité par les TEC.

Trois pistes sont actuellement en cours afin de limiter ce problème et de le résoudre à terme.

J'ai demandé à l'ASBL ASTA, qui chapeaute les divers opérateurs de transport PMR, de définir des critères clairs