

PARLEMENT WALLON

SESSION 2013-2014

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Mardi 24 septembre 2013

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Désignation d'un président et de deux vice-présidents</i>	
Orateurs : M. le Président, M. de Lamotte.....	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Projets et propositions</i>	2
<i>Proposition de résolution relative à la gestion de l'Institut scientifique de service public en Région wallonne, déposée par MM. Jamar, Crucke, Dodrimont, Neven, Mme Cornet et M. Binon (Doc. 856 (2012-2013) N°1)</i>	2
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	2
<i>Exposé de M. Jamar, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Jamar.....	2
<i>Discussion générale</i>	
Orateurs : M. le Président, MM. Desgain, Senesael, Mme Moucheron, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité, M. Jamar.....	4
<i>Vote</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Jamar.....	6
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	7
<i>Interpellations et questions orales</i>	7
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées</i>	7
<i>Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité, sur « l'organisation du transport en commun dans les zones rurales »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité.....	7
<i>Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le contrat de service public du Groupe TEC »</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité.....	8

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

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

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la rédaction des actes administratifs »

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité..... 11

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la réforme du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie (CWATUPE) »

Orateurs : M. le Président, M. Maene, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité..... 12

Question orale de M. Maene à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les demandes de reconversion de zones et l'accès à l'eau et à l'électricité dans le cadre du Plan Habitat permanent actualisé »

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

Question orale de M. de Lamotte à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la cartographie éolienne soumise à enquête publique »

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

Question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'avis de l'auditeur du Conseil d'État pour la Tour des Finances à Liège »

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

Premier rapport annuel (01.10.2011 au 31.12.2012) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 832 (2012-2013) N° 1)..... 18

Désignation d'un rapporteur..... 18

Exposé de M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

Orateurs : M. le Président, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne 18

Échange de vues

Orateurs : M. le Président, MM. Dodrimont, Desgain, Senesael, Mme Moucheron, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la mobilité, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne	22
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	26
<i>Communication</i>	26
<i>Présentation du rapport « Évaluation des normes de prise en charge des élèves transportés : rapport final »</i>	26
<i>Exposé de M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	26
<i>Exposé de M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD) et de M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD</i>	
Orateurs : M. le Président, M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD), M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD.....	27
<i>Échange de vues</i>	
Orateurs : M. le Président, Mme Reuter, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, Mme Cremasco, M. Desgain, M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD, Mme Moucheron, M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD).....	30
<i>Reprise de la séance</i>	35
<i>Interpellations et questions orales (Suite)</i>	35
<i>Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'assainissement du site de l'ancienne cokerie d'Anderlues »</i>	
Orateurs : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	36
<i>Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la lutte contre les déchets sauvages »</i>	
Orateurs : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	36
<i>Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la réhabilitation de la goudronnerie de Ransart »</i>	
Orateurs : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....	37

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le dragage des cours d'eau » ;

Interpellation de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le dragage des cours d'eau »

Orateurs : Mme la Présidente, MM. Borsus, Desgain, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 38

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « l'exonération de la taxe sur les eaux usées »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 41

Question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la prévention et l'information concernant l'amiante »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 41

Question orale de Mme Pary-Mille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la publicité du rapport final de l'étude de bruit des éoliennes »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Pary-Mille, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 42

Question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'épandage d'azote organique au Pays de Herve »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Bastin, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité 43

Question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la pollution du site de l'ancienne entreprise Jacbois située sur le futur boulevard urbain de Seraing »

Orateurs : Mme la Présidente, Mme Cremasco, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 44

Liste des intervenants..... 47

Abréviations courantes..... 48

Présidence de M. Mottard, Doyen d'âge

(Présidence en application de l'article 41.2 du règlement)

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 55 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Je vous propose d'entamer nos travaux.

Je dois excuser l'absence de Mme de Coster-Bauchau.

DÉSIGNATION D'UN PRÉSIDENT ET DE DEUX VICE-PRÉSIDENTS

M. le Président. - En vertu de l'article 41, § 2, du règlement, nous devons procéder à la désignation du président et de deux vice-présidents. Il y a une proposition de reconduire le Bureau, à savoir M. de Lamotte comme Président, Mme Cremasco comme Première Vice-Présidente et M. Bayet comme Vice-Président.

(Assentiment)

Je déclare élus, à l'unanimité des membres, M. de Lamotte Président, Mme Cremasco et M. Bayet Vice-Présidents.

Je cède la parole à M. de Lamotte pour qu'il continue à présider cette commission comme il l'a toujours fait à la satisfaction générale.

M. de Lamotte (cdH). - Merci. Cela, c'est bien dit.

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

M. le Président. - Merci à M. Mottard pour ces mots aimables et merci à tous pour votre confiance.

Je vous suggère de passer au point de l'examen de l'arriéré.

Examen de l'arriéré

M. le Président. - On s'était quittés au mois de juin ou de juillet en laissant un certain nombre de rapports à l'arriéré en disant que l'on reviendrait dessus. Je voudrais savoir s'il y en a qui souhaitent évoquer des rapports d'activités, car il y a des rapports de 2010, 2011, et cætera. Soit on les fait venir, soit vous reviendrez dessus si vous le souhaitez par les questions et les interpellations. Je souhaiterais que l'on puisse limiter le nombre de rapports à l'arriéré dans l'arriéré sur les propositions de décret et de résolution et des choses qui seront jointes aux projets de décret qui viendront.

Puis-je considérer que le rapport d'activités 2010 de la Commission régionale d'aménagement du territoire est considéré comme retiré et que vous viendrez dessus avec des questions s'il en convient ?

(Assentiment)

Concernant le rapport d'activités 2011 du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable - CWEDD - envoyé en commission le 14 septembre 2012 ; nous sommes déjà en septembre 2013. Y a-t-il des remarques ? Non.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la Société wallonne des Eaux - SWDE - en vertu de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public, envoyé en commission le 14 février 2013, y a-t-il des remarques ? Non. Je considère qu'il est retiré.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la Commission d'avis sur les recours en matière d'urbanisme, y a-t-il des remarques ? Je considère qu'il est retiré.

Concernant le rapport d'activités 2011 de la commission régionale de l'aménagement du territoire - CRAT - y a-t-il des remarques ? Je considère qu'il est également retiré.

Concernant le rapport d'activités du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable - CWEDD - pour l'année 2012, y a-t-il des remarques ? Quelqu'un souhaite-t-il évoquer les choses ? Je considère qu'il est retiré.

Concernant le rapport annuel 2012 et le rapport 2012 « statistiques de l'eau potable et de l'assainissement des eaux usées en Wallonie d'AquaWal, y a-t-il des remarques ? Vous pourrez toujours y revenir par des questions et interpellations si vous le souhaitez, mais les autres vont arriver. Je considère qu'il est retiré et vu ?

(Assentiment)

Parfait.

Les autres seront des rapports ou des documents qui seront joints à d'autres projets de décret et proposition.

La motion relative au projet de suppression de certains voyages par le TEC adoptée le 2 juillet 2013 par le Collège communal d'Yvoir, tout le monde a pu le voir, il y a eu des débats là-dessus. Puis-je considérer que cela peut être retiré de l'arrière ?

(Assentiment)

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À LA GESTION DE L'INSTITUT SCIENTIFIQUE DE SERVICE PUBLIC EN RÉGION WALLONNE, DÉPOSÉE PAR MM. JAMAR, CRUCKE, DODRIMONT, NEVEN, MME CORNET ET M. BINON (DOC. 856 (2012-2013) N°1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution relative à la gestion de l'Institut scientifique de service public en Région wallonne, déposée par MM. Jamar, Crucke, Dodrimont, Neven, Mme Cornet et M. Binon (Doc. 856 (2012-2013) N°1).

M. Jamar étant présent, nous entamons l'analyse de cette proposition.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - M. Borsus est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

Exposé de M. Jamar, coauteur de la proposition de résolution

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

M. Jamar (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, Mesdames et Messieurs, c'est une proposition de résolution déposée dans le courant de l'été et qui a été prise en considération il y a quelques jours. Je vous remercie d'avoir accepté de retenir, dès cette première commission véritable de rentrée, le dossier relatif à l'ISSeP - Institut scientifique de services publics en Région wallonne. Tant il nous apparaît quasi unanimement - j'entendrai les uns et les autres au besoin et je pense que M. le Ministre est d'accord là-dessus - l'urgence en cette affaire. Dans le courant du premier semestre de cette année, une dizaine d'articles de presse ont révélé les dysfonctionnements assez importants et différents que l'on peut constater à l'ISSeP qui, pour rappel, emploie 300 personnes allant des scientifiques les plus aigus à du personnel administratif, du personnel d'entretien, et cætera. Trois cents personnes néanmoins qui se demandent ce qui se passe dans leur boutique pour l'instant.

Je vous ferai l'économie de rappeler tout ce qui a été dit, écrit et contredit.

Je me bornerai, Monsieur le Ministre, à une question que je vous posais à laquelle vous avez largement répondu de manière tout à fait transparente le 9 juillet dernier, ce qui a justifié d'ailleurs le dépôt de la proposition de résolution envisagée aujourd'hui. Je vous posais un tas de questions sur le fonctionnement, sur la problématique très étonnante qui consiste à constater que l'ISSeP a un redressement fiscal allant de 2,4 millions à 3,4 millions d'euros. Je sais que les tractations sont en cours avec le SPF Finances pour voir s'il n'y a pas moyen de trouver - c'est ce que l'on peut lire entre les lignes - un accord fiscal à quelque 1,8 million d'euros.

Je rappelle que cette affaire montre un dysfonctionnement important dans les prises de position, puisqu'elles se basent sur l'interprétation de la réglementation de Mme la Ministre de l'époque, Fintje Moerman et relative au précompte professionnel des chercheurs dans le domaine scientifique, lesquels se voient exonérés, par cette réglementation, le précompte professionnel. Je suis sûr, que le problème, c'est que l'ISSeP l'a étendu quasiment à tout le monde ; ce qui n'est pas conforme aux lois et règlements fédéraux.

C'est une grave erreur de gestion, vous en conviendrez. Cela, c'est pour l'aspect technique et financier, mais c'est important en termes de gestion des deniers publics. On peut apprendre par ailleurs, comme je l'ai déjà dit, que l'ISSeP aurait un bas de laine de 12 millions d'euros.

Par les temps qui courent, on constate que, parfois, certains ministres passent des dimanches à essayer de gratter 500 000 euros par ci, 200 000 euros par là. C'est en tout cas, ce que la presse relate. C'est de bonne gestion d'avoir un bas de laine, là n'est pas le point précis de critique. Mais il y a parfois dans certains OIP,

certaines organismes dépendant de l'institution régionale, des sommes assez importantes qui restent sur un compte bancaire pour on ne sait trop quelle raison. Enfin, c'est un autre débat et il a souvent lieu avec M. le Ministre Antoine.

Revenons plus spécifiquement à l'ISSeP, il y a véritablement un climat délétère. Vous le savez, Monsieur le Ministre, vous avez utilisé, vous-même, le mot de « gravement malade ». Je vous avais interrogé quant à la question de savoir si le malade est en soins palliatifs ou en soins curatifs.

Je reprends votre réponse du mois de juillet, dernière page : « Je suis tout à fait d'accord avec votre suggestion d'une réforme radicale de l'ISSeP. Celle-ci a été entamée via le plan stratégique triennal. Mais d'autres mesures seront sans doute nécessaires et elles se baseront sur les résultats de la seconde analyse de risques psychomédicaux réalisés actuellement avec le SPMT, les résultats de l'audit général mené en collaboration avec l'Inspection des Finances et la photographie de l'ISSeP réalisée via le plan stratégique triennal. Je le répète, Monsieur le Député, j'ai la ferme intention de laisser à mon successeur l'ISSeP dans un bon état. Je continuerai de prendre les mesures nécessaires à cette fin. L'ISSeP a un potentiel important, de bons collaborateurs. Je ne laisserai pas de mauvaises habitudes d'un autre temps, via l'effort, - vous avez raison et je suppose que vous allez tout de suite coller à ma proposition - empêcher l'excellence de cette administration ».

Vous serez peut-être votre propre successeur, je vous le souhaite. Mais le successeur quel qu'il soit devra retrouver l'ISSeP dans de bonnes conditions. Il nous reste que quelque sept à huit mois pour cela, si j'ai bien compris. Il y a un audit en cours. Il y a le plan stratégique triennal - j'ai failli dire transversal, parce que PST, cela peut s'analyser par les temps qui courent de plusieurs manières - qui est en cours et puis l'Inspection des Finances qui est associée à la réflexion.

Cet audit, certes, coûte 80 000 euros. Mais le faut-il ? Sans doute. Là, on est quasiment obligés. Moi, je veux bien vous faire confiance pour que cela aille mieux, s'il n'y a pas d'autres solutions. Tout cela, pourquoi ? Car vous le savez comme moi, il y a un jeu de rivalités politiques à la tête de cet organisme où un directeur, un directeur adjoint, un directeur ad interim, et cætera, dans la foulée de la succession difficile du prédécesseur qui était reconnu pour être omnipotent, un petit peu au-dessus de tout cela, mais tenait plus ou moins la boutique, me dit-on ; cela a été un peu la java par la suite. Les relations se sont fortement dégradées entre les deux personnes principales dirigeant cet organisme qui a une importance capitale en termes de recherches scientifiques et d'aides au pouvoir public quel qu'il soit.

J'ai déjà eu l'occasion d'utiliser l'ISSeP - utiliser dans

le bon sens du terme - pour les calculs du rayonnement d'une ligne à haute tension. Qui peut le faire d'autre qu'une université ou l'ISSeP ? La santé publique n'a pas de prix, vous en conviendrez avec moi, Monsieur le Ministre.

Parallèlement à cela, nous recevons - enfin, personnellement, j'ai reçu et c'est pour cela que j'ai repris le dossier - des plaintes plus ou moins anonymes de gens qui n'osent pas dire leur nom, mais qui vivent dans un climat de harcèlement, il faut le dire. Un parlementaire a le droit à la parole, il a l'immunité pour cela. Il y a plusieurs plaintes dans mon dossier de plusieurs personnes de différents niveaux. Vous les avez aussi, je suppose, Monsieur le Ministre. Je vois que votre collaborateur opine. Cela veut dire qu'il y a un réel problème. Ces personnes se sont aussi dévoilées un peu dans la presse en *off*. Je peux les comprendre puisque leur place est en jeu, le cas échéant.

Il y a un climat de harcèlement, on m'a même parlé d'un climat de terreur. Je ne sais pas ce qu'est un climat de terreur à l'ISSeP, mais quand on me parle de l'Institut scientifique public qui vise notamment la santé publique, s'il y a un endroit où il ne devrait pas y avoir un climat de terreur, c'est bien celui-là. L'évolution est ce qu'elle est. C'est-à-dire qu'on engage un audit, on demande un plan stratégique. On dit que cela ne va pas et qu'il faut que cela change. Mais cela va-t-il réellement changer avec les personnes qui y sont à la tête ? Les deux personnes qui ne se disent plus bonjour, à ma connaissance, et qui tirent chacun dans leur coin pour des raisons strictement politiques.

Bref, la résolution constatant tout cela - mais en abrégé, je n'ai pas repris tout cela dans la résolution, car il faut rester relativement synthétique - demande avec vous, Monsieur le Ministre, puisque c'est ce que vous proposiez, mais le mérite d'une résolution, c'est au moins de cadrer les choses dans le temps et dans la procédure. Cette résolution vous demande de mener à bien le plus vite possible cet audit. Vous avez pris un engagement - je vous en remercie - qui est de faire cet audit, d'avoir les résultats et de rendre compte tous les trois mois de l'avancement de ce dossier. Cela veut dire, pour ce qui vous concerne, probablement deux fois, pas plus, puisqu'après ce sera la fin de la législature.

Je ne songe pas un seul instant qu'on puisse être contre cette résolution, puisque cela va dans le sens de l'Olivier. Ou alors, je ne comprends pas puisque dès lors que je me calque sur l'intéressante réponse de M. le Ministre, cadrant les choses, cela lui permettra de ne pas oublier de demander un rapport d'ici deux mois et demi, mais je voudrais que l'on aille plus vite que cela. Je suppose que tout le monde applaudira et votera d'un seul homme ou une seule femme, Madame Cremasco, cette excellente proposition.

Discussion générale

M. le Président. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Desgain.

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'ai lu attentivement le projet de résolution signé par M. Jamar. J'ai un peu l'impression qu'elle enfonce des portes ouvertes. Vous demandez au Gouvernement wallon de mettre en œuvre, dans les meilleurs délais, l'audit général dont M. le Ministre a déjà parlé, ici, en commission. J'imagine que cet audit est déjà bien engagé en termes de procédures. Tout le monde a intérêt à ce que la procédure aboutisse. Je ne vois vraiment pas l'intérêt de demander la mise en œuvre de quelque chose qui est déjà en cours de mise en œuvre aujourd'hui. Il n'est pas besoin de monter sur une chaise pour pouvoir dire cela. On sait qu'il y a des difficultés à l'ISSeP, c'est évident. On avait aussi entendu, en commission, le directeur général de l'ISSeP. Quand on a eu le rapport annuel, on a eu l'occasion d'avoir un débat avec lui. On a bien vu que l'ISSeP fait beaucoup de métiers et beaucoup de choses très différentes et qu'il y a sans doute une nécessité aussi de clarifier l'ensemble de l'activité de l'ISSeP pour que chacun sache exactement ce qu'il peut faire, le type de services que l'ISSeP peut rendre, et ceux qui sont les plus intéressants à rendre. Cette procédure d'audit général est déjà engagée pour faire la clarté sur cet aspect-là.

Sur le fait de remettre un rapport de suivi tous les trois mois - je ne connais pas de façon précise les délais dans lesquels l'audit a été demandé - ce qui est important, c'est qu'une fois que la procédure d'audit sera terminée, qu'un travail soit fait avec l'ISSeP et qu'on ait une présentation des résultats du travail, ou que vous réinterpelliez, ou que nous le fassions ensemble avec M. le Ministre sur les conclusions de ce travail et sur les mesures qui pourraient être prises pour remédier à certaines difficultés qu'on rencontre aujourd'hui à l'ISSeP.

Pour moi, cela me paraît, à ce stade-ci, largement suffisant si on procède comme cela. Je ne vois pas l'intérêt de demander quelque chose qui est déjà en cours. Je serais aussi intéressé - je pense que c'est de bonne logique dans un parlement - que le ministre nous fasse état, quand les travaux d'audit seront terminés, des principales conclusions et qu'on en prenne connaissance. Comme nous avons tous eu écho des difficultés à l'intérieur de l'institut et qu'il est aussi important que l'institut, lui-même, se définisse les missions principales dans lesquelles il compte travailler dans les prochaines années, que nous ayons un échange avec M. le Ministre sur ce point-là quand l'audit sera terminé ; cela me paraît intéressant. Je pense franchement qu'il n'y a pas besoin d'une résolution pour faire cela.

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'étais également déjà intervenu en cours de questions d'actualité sur la problématique que l'on connaît maintenant depuis plusieurs mois.

On l'a dit, l'ISSeP est au centre de diverses polémiques. Je rappellerai simplement qu'en janvier, un système de détournement d'argent a été mis à jour et que, dans son dernier cahier d'observations, la Cour des comptes mettait en évidence un non-respect des règles relatives aux marchés publics.

En juillet, nous apprenions que le fisc s'intéressait à l'ISSeP. Pour bien comprendre, il faut faire référence à la loi dite Moerman, datant du milieu des années 2000 et dispensant certains organismes scientifiques de devoir reverser au Trésor public le précompte professionnel retenu sur le traitement des agents.

Si l'ISSeP, qui emploie plus de 300 personnes, bénéficie de cette exonération fiscale depuis lors, il semble que cette exonération fut trop largement utilisée. Ainsi la loi Moerman impose qu'il s'agisse de chercheurs employés et que ces derniers travaillent à de nouveaux projets scientifiques. Or, il semblerait que ce mécanisme fiscal fut interprété de façon trop extensive par l'ISSeP.

Aujourd'hui, c'est l'organisation et le management de l'ISSeP qui sont au cœur de nos débats. Le climat social y serait dégradé, ainsi que les relations entre les fonctionnaires dirigeants. On l'a dit avant moi.

Monsieur le Ministre, quelle stratégie le Gouvernement wallon a-t-il mise en place afin d'endiguer ce climat social ? Qu'en est-il du renouvellement du contrat de gestion également puisque la Déclaration de politique régionale met en évidence ce principe de précaution par rapport à l'implémentation des nouvelles technologies ? Je souhaiterais vous entendre à ce propos, Monsieur le Ministre.

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

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je partage le constat fait par MM. Jamar, Senesael et Desgain. Après renseignements pris et d'après les informations que j'ai pu rassembler - puisque je n'étais pas encore parlementaire au moment où vous avez eu l'occasion d'entendre le directeur, et aussi de constater les nombreuses missions de l'ISSeP - je pense que l'audit est en cours. Peut-être serait-il intéressant de prendre connaissance des conclusions de cet audit pour avancer, fixer des objectifs, retravailler l'avenir et les missions de l'ISSeP ?

Je suis intéressée par la réponse que M. le Ministre nous donnera concernant la situation actuelle en matière d'audit et de la situation de l'ISSeP.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, Madame et Messieurs les députés, je voudrais rappeler l'importance de l'ISSEP et la qualité de son travail ; c'est important de le rappeler.

Par rapport à vos préoccupations en termes d'inquiétudes internes, de climat difficile et de bon fonctionnement, je partage vos préoccupations, comme M. Jamar l'a relevé par rapport à mes interventions précédentes.

C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité qu'il y ait un audit - dans un premier temps, pour partie réalisé par l'Inspection des finances, mais qui sera finalement un seul audit avec notamment la contribution de l'Inspection des finances puisque nous avons reçu, au mois d'août, les offres des soumissionnaires. Elles ont été examinées par l'administration. Celle-ci va pouvoir finaliser la rédaction de l'octroi du marché dans les tout prochains jours. Nous sommes dans un délai le plus rapide possible, car il s'agit quand même de marchés publics. Il faut faire les choses dans les formes selon les procédures.

Concernant le second point de la résolution, je ne peux pas vraiment y donner suite puisque vous demandez un état d'avancement tous les trois mois, alors que l'audit durera trois mois. Cela n'a pas beaucoup de sens. Il n'y a pas de souci à ce que l'on fasse le point au Parlement wallon après l'audit. Je ne doute pas que vous me questionnez d'ailleurs à ce sujet, mais un suivi de l'audit tous les trois mois n'est pas pertinent puisque l'audit doit être réalisé endéans ce délai. On ne peut pas s'étaler dans le temps de manière trop importante pour un travail tel que celui-là. On est vraiment sur un travail de court terme, même si la volonté est de faire les choses convenablement et d'analyser les choses sereinement pour avoir des modifications structurelles et efficaces.

Une bonne partie des problèmes existant à l'ISSEP découlent de problèmes interpersonnels hérités parfois d'un lourd passé. Il faut essayer de sortir de cette situation. On a besoin d'un autre climat pour avoir des résultats et, surtout, une ambiance meilleure au sein de l'organisation.

En cours d'audit, il est tout à possible qu'un rapport transitoire puisse clairement identifier les services audités ou non et les précisions sur la méthodologie suivie.

Le prestataire devra fournir également des propositions précises quant à cette méthodologie. Je pense qu'il faut lui laisser une certaine latitude. On travaillera avec des professionnels en la matière.

Concernant le montant budgétaire, vous avez parlé

de 80 000 euros. ; ce n'est pas correct. Je n'ai pas le montant précis, mais on est en dessous de 60 000 euros. C'est un peu moins élevé de ce que vous dites. C'est toujours trop cher, mais c'est un travail nécessaire par rapport à une institution de cette ampleur et aux budgets mobilisés. L'investissement ne me paraît pas démesuré dès lors qu'on pourra arriver demain à un meilleur fonctionnement. Vous évoquez aussi - on ne va pas faire le débat budgétaire aujourd'hui - la présence de bas de laine importants à l'ISSEP qui seraient cachés au budget général ou que sais-je. Là, je dois aussi vous démentir. C'est d'ailleurs à mettre au crédit de la direction actuelle que d'avoir bien identifié ce souci qui, en réalité, résulte de l'application de la loi Moerman. Ce point est en discussion avec le niveau fédéral pour limiter à la fois le montant dû au Fédéral et, en même temps, mobiliser au maximum ces fonds à des fins de recherche.

Cela a rarement pu être fait à l'ISSEP. On a eu assez peu de travaux de recherche. Il s'agit là d'un élément positif pour l'avenir de l'ISSEP et qui viendra alimenter un travail de fond très important déjà entamé, mais qui est suspendu maintenant, le temps de l'audit. Je pense que les deux devront se raccorder. C'est le travail sur le plan stratégique triennal qui est également une première. Un grand travail de fond a été mené à l'interne de l'ISSEP pour avoir un véritable plan de travail avec des priorités et se concentrer sur l'apport le plus utile de l'ISSEP et sur des missions principales par rapport à son objet.

Ce travail est en grande partie réalisé, mais maintenant suspendu pour sa conclusion au travail de l'audit qui aura lieu. Il pourra être conclu juste après.

Monsieur le Président, je pense que la résolution n'a pas véritablement lieu d'être dans la mesure où les faits sont en cours, mais je partage la préoccupation des dépositaires de la résolution. C'est bien la raison pour laquelle j'ai commandité cet audit.

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

M. Jamar (MR). - Sur le fond, j'observe que tout le monde est d'accord. J'ai même pu entrevoir dans la position ou les propos de M. Senesael qu'il attendait aussi un véritable aboutissement à très bref délai.

Je vais vous dire : « Qui peut le plus, peut le moins ». Il y a un moment où le contrôle démocratique peut aussi permettre au Parlement wallon d'être actif plutôt que spectateur.

Dans quelques dizaines de minutes, nous allons parler, dans la commission de M. le Ministre Nollet, d'un rapport sur les conseillers en logement et en énergie. Quel est « le rapport » ? C'est que c'était une résolution de même type, déposée en 2010, qui a donné lieu à une décision en 2011 pour avoir un rapport en novembre 2011. Nous sommes en 2013 et le rapport arrive aujourd'hui - c'est pour vous faire le lien - alors

pourtant que c'était encadré par une résolution signée et votée par tous les groupes. Que dire du contrôle parlementaire bien légitime ? On est dans un cas de figure qui nous approche dangereusement d'une certaine échéance électorale. Les engagements du ministre sont clairs, mais je sais comment cela va. On peut vous poser une question, mais on nous répondra que l'audit est en cours, que vous allez faire un rapport, que vous devez d'abord en référer, que l'Inspection des finances doit encore remettre sa branche de rapport... Et puis, nous serons en février, en mars et puis, vogue la galère.

Je pense qu'il faut parfois cadrer les choses pour être réellement informés, car cette situation-ci est véritablement préoccupante. La bonne gouvernance commente que nous allons au bout des choses. M. Desgain nous dit : « Je ne vois pas l'intérêt de le faire » ; moi, je ne vois pas l'intérêt de ne pas le faire, Monsieur Desgain. Chacun aura son analyse. J'observe aussi que quand on a une date butoir, on se presse en général davantage que quand on n'en a pas. C'est pour tout, si on ne mettait pas de date butoir au dépôt des déclarations fiscales, je pense que les gens les enverraient trois ans après l'année de leurs revenus.

Ici aussi, c'est une façon de dire que nous contrôlons positivement l'exécutif. L'exécutif contrôle - je l'espère positivement - l'organisme dont il a la tutelle et nous sommes là en tant que parlementaires animés des mêmes intentions, à savoir être informés et faire en sorte que cet organisme fonctionne mieux.

J'entends tous les arguments légers qui consistent à dire qu'on ne voit pas ce que cela apporterait de plus. Nous croyons - le MR - que si nous cadrons les choses, nous aurons un rapport, nous serons informés et que le ministre pourra ainsi véritablement dire à la société d'audits, à l'Inspection des finances, que nous attendons un rapport pour telle date.

Autrement, je vous fiche mon billet que, dans six mois, vous n'aurez toujours pas de rapport. Vous penserez tous et toutes à autre chose sauf moi, peut-être, mais personne ne me suivra.

(Réaction d'un membre)

Attendez. C'est un début. Il faut parfois se sentir bien soi-même pour communiquer positivement aux autres l'optimisme.

Je crois qu'il serait de bon ton que vous votiez pour que notre contrôle se fasse correctement. Je demande, Monsieur le Président, le vote sur cette résolution.

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

M. Senesael (PS). - Je constate qu'il y a unanimité pour améliorer la situation. M. le Ministre a aussi été clair puisque le cahier des charges a été rédigé, l'audit est occupé d'être analysé ou, en tout cas, les offres sont occupées d'être analysées et, dans les trois mois, nous

aurons les résultats.

Je crois qu'il faut aussi faire confiance à M. le Ministre. Dès lors, la proposition de résolution m'apparaît un peu superfétatoire.

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

M. Desgain (Ecolo). - Je constate dans la réponse de M. le Ministre qu'il veut avancer rapidement sur le dossier et c'est effectivement important. Dans le processus qui est en cours et dans le travail qu'il a indiqué sur la mise en œuvre d'un plan stratégique triennal, cela me paraît important pour dégager les priorités de travail de l'institut. L'audit est manifestement engagé ; le marché sera attribué d'ici quelques jours, comme le M. le Ministre vient de le dire. Cet audit doit durer trois mois, pour que cela puisse déboucher rapidement sur des propositions et puis, finalement, des décisions au sein de l'ISSeP. Cela va effectivement dans le bon sens. Je me garderais bien d'exiger un rapport intermédiaire en cours de procédure. On sait que c'est un dossier délicat, il n'y a pas besoin de remettre de l'huile sur le feu dans le travail en cours. Ce n'est pas mon option et je fais confiance dans le travail de M. le Ministre. Je ne doute pas que quand l'audit sera terminé et qu'il y aura eu des contacts avec l'ISSeP, nous pourrions voir de sa part un retour devant la commission. Je fais, dans ce cadre-là, totalement confiance au travail de M. le Ministre et du Gouvernement wallon sur ce dossier. Cette résolution n'a pas lieu d'être par rapport aux questions qui se posent aujourd'hui.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est juste une information pour M. Jamar : je comprends son souci d'avoir rapidement les résultats de l'audit. Simplement, à titre informatif, la durée de l'audit - à savoir les trois mois - fait bien partie des critères d'attribution. C'est contractuel parce que je voulais justement m'assurer que l'on puisse agir encore sous cette législature et ne pas se retrouver dans une période d'affaires prudentes et ensuite de mise en place d'un nouveau gouvernement, qui ferait que l'on aurait une trop longue période sans action. Ce n'est pas du tout ma volonté. Je vous confirme que les trois mois seront bien respectés puisque cela fait partie en tant que tel du marché de l'audit.

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

Vote

M. le Président. - Nous allons procéder au vote de la proposition de résolution relative à la gestion de l'Institut scientifique de service public en Région

wallonne, déposée par MM. Jamar, Crucke, Dodrimont, Neven, Mme Cornet et M. Binon (Doc. 856 (2012-2013) N°1).

La proposition de résolution est rejetée par 9 voix contre 3.

M. Jamar (MR). - Puis-je vous demander d'inscrire cette proposition de résolution à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière, Monsieur le Président ?

M. le Président. - C'est votre droit, Monsieur Jamar. Elle sera inscrite à l'ordre du jour de la séance plénière.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Mes excuses au groupe socialiste pour ce jeu de noms.

(Réaction d'un membre)

Pourriez-vous demander d'entériner à l'unanimité la souplesse du respect de l'ordre du jour pour le médiateur retenu dans une autre commission ?

M. Bertrand, qui doit faire un exposé comme médiateur, est retenu dans une autre commission. Il va arriver et les personnes qui venaient pour la communication arrivent à 11 heures.

De l'avis unanime de la commission, puis-je entamer les questions orales et ensuite reprendre l'ordre du jour de nos travaux dans les délais ?

Ai-je l'accord unanime de la commission sur cette modification de l'ordre du jour ?

(Assentiment)

Parfait !

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

M. le Président. - La question orale de Mme de Coster-Bauchau, sur « les conditions de gratuité du transport scolaire » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, est reportée.

Les questions orales de :

- Mme Cremasco, sur « le récent avis de l'auditeur du Conseil d'État concernant la

- construction de la Tour des Finances à Liège ;
- M. Dodrimont, sur « la participation wallonne au projet Yasuni » ;
- M. Dodrimont, sur « la fermeture d'Intradel le 6 septembre » ;
- M. Dodrimont, sur « les pertes d'eau du réseau de distribution wallon » ;
- Mme Moucheron, sur « la modification des normes de bruits applicables aux projets de parc éolien » ;
- M. Dupont, sur « la politique wallonne de gestion des déchets », à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES ZONES RURALES »

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'organisation du transport en commun dans les zones rurales ».

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

M. Maene (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, plusieurs communes se sont attachées à produire des motions visant à attirer l'attention des autorités publiques - et plus particulièrement de M. le Ministre, ainsi que des responsables du TEC - sur les problèmes que pose la suppression de certaines lignes en zone rurale et, plus particulièrement, dans un certain nombre de villages de la Province de Namur.

La mission de service public dans ces villages reste difficile à organiser, voire à concevoir une fois que l'on est un peu plus éloigné de ces zones particulières. Pour le TEC, le matin pendant les heures de transport scolaire, j'ai envie de dire que cela fonctionne bien et qu'il y a du monde dans le bus et même chose le soir. Entre les deux, cela pose un peu problème et, en même temps, il faut pouvoir rémunérer du personnel.

On doit constater également que les tentatives de projets pilotes - je prends l'exemple du Proxibus - ne semblent pas donner totale satisfaction à voir le nombre d'expériences auxquelles il a été mis fin.

On a parlé de masse budgétaire qui serait dégagée, de faire des efforts de financement. Toutefois, sur le terrain, on ne voit rien venir. Tout cela se fait malheureusement bien souvent sans concertation avec les autorités locales, et parfois même, avec les autres

opérateurs de transport en commun.

Monsieur le Ministre, je voudrais que vous puissiez faire le point sur cette situation. Où en sont les réorganisations ? Qu'en est-il du dialogue avec les différentes instances concernées ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, les conclusions des enquêtes de terrain menées pour connaître la réalité de l'utilisation des services de bus montrent que des portions de lignes - tout particulièrement à certaines heures - sont très peu utilisées : moins de cinq passagers, voire pas du tout. Il arrive malheureusement de voir circuler des bus vides. Face à une telle réalité, l'organisation du transport en commun, dans les zones rurales, mérite d'être repensée de manière à favoriser l'utilisation de l'offre de bus par le plus grand nombre possible d'utilisateurs.

Au niveau du TEC Namur-Luxembourg, par exemple, qui comporte d'importantes zones rurales, c'est le type de constat qui a été fait dans les secteurs les plus récemment passés au crible, particulièrement en heures creuses ou en tôt/tard.

Je rappelle que les efforts budgétaires annuels répétés du Gouvernement wallon pour amortir la suppression de l'indexation automatique de la subvention ont permis de ne pas devoir faire d'économie sur l'offre jusque 2012 inclus. La légère réduction des moyens disponibles en 2013 n'a pas conduit le TEC Namur-Luxembourg à supprimer des lignes, mais uniquement des parcours ou portions de parcours bien ciblés. Ces adaptations de l'offre ont aussi été l'occasion de réorganiser des dessertes en consacrant les ressources disponibles dans l'intérêt général de la population là où un plus grand nombre d'usagers est intéressé par les transports en commun.

Une fois encore, j'attire votre attention sur le fait que, suite à l'adoption de la trajectoire budgétaire, le 18 avril dernier, les moyens à disposition des TEC vont pouvoir croître à nouveau à partir de 2015. Ceci n'enlève néanmoins rien à la nécessité de veiller, dans le cadre des missions de service public, à la meilleure utilisation possible des deniers publics au service du plus grand nombre.

Quant aux concertations avec les autorités locales, les décisions ont été prises à l'unanimité par le conseil d'administration du TEC, en ce compris par les membres de ce conseil qui représentent les communes. La recherche de solutions de mobilité dans les zones rurales, où les services standards ne sont pas adaptés en raison de leur coût pour la collectivité, constitue bien une priorité. J'ai fait de cette réflexion une priorité : table ronde de la mobilité rurale, mise en place d'une

centrale de coordination de la mobilité régionale pilote, étude pour la mise en place et le soutien de coordination locale. Dans cette même logique, le TEC Namur-Luxembourg et le groupe TEC en général travaillent aussi à la mise en place de solutions plus adaptées aux besoins, notamment dans le cadre de la réflexion sur le transport à la demande.

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

M. Maene (PS). - Je pense que si on ne regarde que le critère du plus grand nombre de passagers, c'est très clairement la mort du transport dans le monde rural. De mon point de vue, ce qu'il faut peut-être faire, c'est changer complètement l'optique avec laquelle on envisage le transport en commun dans ces zones rurales.

On est d'accord pour dire : « Le matin et le soir, les bus sont pleins ». Il faut parfois les dédoubler, les tripler et c'est parfois insuffisant. Se pose alors la question de savoir comment faire fonctionner ces bus correctement et les contraintes notamment liées au respect des normes du travail. Je pense qu'il faudra, avec le cadre budgétaire qui est le nôtre, être imaginatifs.

J'entends bien que vous faites référence à une expérience dans le Luxembourg, des Telbus. Je ne sais pas si cela a vraiment été probant et si on a pu faire le bilan de l'utilité ou de la rentabilité de ce type de transport. Je pense qu'au TEC, on réfléchit actuellement - je pense que c'est le cas pour le TEC Namur-Luxembourg - à d'autres formules encore et peut-être avec des synergies avec les communes. Monsieur le Ministre, il faut mettre le paquet. Autrement, cela sera une catastrophe pour le rural, à l'allure à laquelle cela avance.

Au moins on a de gens dans les bus, y compris dans les périodes creuses, même si le bus roule pour deux personnes, si on le supprime, ce sont des clients définitivement perdus. Je pense qu'il faudra être audacieux et essayer encore une fois de lancer des expériences pilotes tous azimuts, mais je trouve que cela a le mérite de le faire.

**QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE CONTRAT DE
SERVICE PUBLIC DU GROUPE TEC »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le contrat de service public du Groupe TEC ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis 2011, la SRWT et les cinq sociétés TEC fonctionnent sur base du contrat de gestion 2005-2010.

Si, juridiquement, la situation semble tenir la route, d'un point de vue opérationnel, cela devient de plus en plus compliqué.

En effet, un contrat de service public sert à définir des objectifs en matière de services, de priorités et de trajectoire financière et une stratégie pour les atteindre.

Force est de constater que, depuis 2005, les choses ont bien évolué, que ce soit en matière du nombre de citoyens transportés, de coût des carburants, de trajectoire budgétaire. Il est plus que temps de conclure le contrat de service public attendu depuis plus de quatre ans.

Pour le PS, le transport en commun est un élément structurant du territoire et de la vie socio-économique. L'offre doit être performante.

À ce sujet, les signaux qui nous parviennent du terrain, et particulièrement des zones rurales, sont inquiétants : suppression de lignes, cadencement inadéquat. Nos priorités pour le contrat de service public sont : le maintien de l'offre de transport, en ce compris en zone rurale, et avec des cadences et des horaires praticables, l'accès aux personnes à mobilité réduite et le transport scolaire.

Vous attendiez un retour de la consultation interne pour la mi-juillet. C'est pourquoi je reviens vers vous aujourd'hui pour faire le point sur ce dossier et surtout pour entendre de bonnes nouvelles.

Pouvez-vous faire le point sur ce contrat de service public et nous dire quand il sera signé ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je suis un peu ennuyé, car si on termine trop vite ce contrat, cela fera chuter votre taux d'interventions possibles dans ce Parlement, car on ne peut pas vous retirer cette persévérance sur le suivi de ce projet de contrat.

Le contrat de service public était à l'ordre du jour du Gouvernement wallon de la semaine passée. Comme d'autres points de l'ordre du jour, la décision sur celui-ci a été reportée dans l'attente de la clôture du conclave pour le budget 2014.

Le document présenté au Gouvernement wallon a été finalisé en collaboration avec la SRWT cet été, puis a fait l'objet d'une consultation des TEC. En réalité, de juillet à septembre, nous avons beaucoup travaillé sur la finalisation de la négociation. Il y a eu beaucoup de

réunions pour finaliser ce contrat et ainsi pouvoir le mettre l'ordre du jour du Gouvernement wallon.

Cette finalisation du projet de document a été rendue possible grâce aux perspectives budgétaires créées par le Gouvernement wallon le 18 avril dernier. Il se caractérise principalement par :

- une adaptation encore meilleure du réseau aux besoins, notamment via la méthodologie commune de définition de l'offre, une diversification des services proposés par les TEC et un accent sur l'intermodalité ;
- la gouvernance - fiabilité, communication, accessibilité notamment aux PMR ;
- le développement durable, notamment dans le fonctionnement interne du groupe.

Ainsi ai-je déjà montré en partie combien le contrat de service public devrait répondre à vos préoccupations.

Concernant l'offre de transport en zone rurale, je vous informe également que la répartition des kilomètres entre les zones rurales, périurbaines et urbaines sera conservée dans le contrat.

Il ne pourra y être question d'un « détricotage » de l'offre de transport public en milieu rural.

En matière de transport scolaire, les dispositions prévues dans les contrats de gestion 2006-2010 n'ont pas été modifiées.

Cependant, le sujet du transport scolaire sera abordé à nouveau avec la question de Mme de Coster-Bauchau à l'occasion.

Pour conclure, je dirais tout simplement que la finalisation de l'adoption du contrat de service public ne dépend plus que de huit personnes : mes quatre collègues socialistes, mes deux collègues cdH, mon collègue, M. le Ministre Nollet et moi-même. Le travail sera ainsi finalisé.

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

M. Senesael (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les réponses apportées et pour l'avancement du travail. Comme cela avait été promis à la mi-juillet, c'est sur la table du Gouvernement wallon.

Maintenant, s'il faut attendre le budget 2014 - si j'ai bien compris - il faudra encore attendre un mois ou un mois et demi maximum pour que ce contrat puisse...

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Cela devrait suivre alors.

Je fais confiance à vos collègues et à vous-même.

**QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE COVOITURAGE »**

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

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la Semaine de la mobilité est une bonne occasion de faire le point sur le développement d'une pratique sociétale intéressante : le covoiturage.

En effet, si d'après les sondages 62 % des Belges utilisent la voiture comme moyen de transport principal, le covoiturage permet de limiter l'impact négatif de l'« autosolisme ».

Voici trois ans, je vous interrogeais sur les aires de stationnement pour covoiturage.

Vous indiquiez soutenir une expérience pilote qui était menée dans le Brabant wallon et l'ASBL Taxistop. Quelle évaluation faites-vous de ce soutien ? L'avez-vous étendu à d'autres initiatives privées, publiques et/ou associatives ?

En outre, on voit se développer, au niveau local, des plates-formes de covoiturage. Combien en existe-t-il à l'heure actuelle en Wallonie et comment sont-elles soutenues ?

Enfin, d'une manière générale, je vous demanderais de bien vouloir faire le point sur l'évolution et le développement du covoiturage 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 vous remercie pour votre question qui nous permettra de faire le point sur le développement du covoiturage en Wallonie, un dossier qui me tient fort à cœur.

Je tiens pour commencer à préciser que, contrairement à ce que nous pourrions croire, le covoiturage n'est pas une pratique marginale chez nous : pour les grandes entreprises, c'est le deuxième mode de transport après la voiture en tant que conducteur et avant le train.

Pour ce qui est des tendances, il y a à la fois des signes encourageants et des signes d'inquiétude.

Ce qui m'inquiète, c'est que le taux de remplissage

des voitures ne cesse de s'éroder.

Le Bureau du Plan prévoit même que cette diminution se poursuivra de manière continue jusqu'en 2030.

Une telle évolution serait pourtant dramatique : quel est l'intérêt d'inciter les gens à changer de mode de transport si les routes restent embouteillées par des voitures de plus en plus nombreuses, mais de plus en plus vides ? Cette tendance est d'autant plus absurde que c'est aux heures de pointe que le taux de remplissage des voitures est le plus faible !

Je pense que nous sommes arrivés « à la limite » de ce que peut offrir la mobilité dite « individuelle » et qu'il est grand temps de se tourner vers la mobilité « partagée » et notamment « la voiture en commun ».

Ce qui est encourageant, c'est de voir que 65 % des Wallons se déclarent prêts à envisager le covoiturage, d'après une récente étude Dedicated Research.

Le nombre croissant de personnes inscrites sur les sites de covoiturage ou de *carsharing* en témoigne également.

Ce qui est certain, c'est que le potentiel est énorme : pour chaque kilomètre parcouru par un citoyen belge, tous modes confondus, deux kilomètres sont parcourus par une place vide dans une voiture.

De plus, c'est une solution *win-win* : le covoiturage, c'est moins de congestion et de pollution et ce sont de fameuses économies réalisées grâce au partage des frais.

J'en arrive à votre question concernant les parkings de covoiturage.

Voici les principales conclusions de l'étude-pilote menée en Brabant wallon :

- il y a un manque important de places de parking pour faciliter le covoiturage aux abords des grands axes de transport - besoin estimé à un minimum de 240 places rien que pour le Brabant wallon ;
- ce type d'aménagements demande des moyens financiers conséquents et des délais importants - 3 500 euros par place de parking créée ;
- il existe cependant un certain nombre de parkings existants à valoriser ou dont il est nécessaire d'améliorer la signalisation ;
- il existe une opportunité de mettre officiellement des places de parking à disposition du covoiturage à travers des partenariats publics-privés. C'est aussi une piste sur laquelle je travaille.

C'est pourquoi nous avons lancé, dès 2011, un marché de services visant à la création d'un réseau de parkings de covoiturage en partenariat public-privé. L'idée est de mobiliser des places de parking sur des

parkings privés ouverts au public, typiquement des parkings de grandes surfaces sous-utilisés en semaine.

Il s'agit d'une solution *win-win* pour les différents partenaires.

Pour la Wallonie, économie substantielle puisque les coûts sont divisés par dix par rapport à réaliser un nouveau parking et rendre visible la pratique du covoiturage par la signalisation.

Pour le partenaire privé, il y a un apport potentiel de clientèle, une question d'image de marque, il se retrouve également et pour l'utilisateur, le site est sécurisant puisqu'il y a un certain contrôle social et la proximité de services. L'inauguration des premiers partenariats, c'est-à-dire 143 places de parking réparties sur six sites privés à travers la Wallonie aura lieu le mois prochain. L'objectif à court terme est de mobiliser environ 1 000 places, voire plus ensuite si l'opération est un succès afin de créer un maillage fin sur l'ensemble du territoire.

Dans une seconde phase, ce mécanisme devrait être étendu aux communes si celles-ci souhaitent mettre à disposition des places de parking pour le covoiturage. La Région wallonne fournira une expertise, des panneaux de signalisation ainsi que, le cas échéant, une indemnité pour le placement de cette signalisation.

Enfin, le projet est mené en collaboration avec la DGO1 - les infrastructures routières - et le cabinet des infrastructures publiques et des travaux. Cette initiative est en effet complémentaire aux efforts entrepris par la Région wallonne et certaines provinces pour mieux signaler et aménager des parkings publics existants, ou pour créer de nouvelles infrastructures.

Au niveau local, une des premières mesures que j'ai prises afin de favoriser le covoiturage a été de renforcer le soutien à l'ASBL Taxistop qui, historiquement, promeut le covoiturage en Wallonie. J'ai proposé qu'il ouvre leur site Internet à l'adhésion des communes, de manière à offrir à celles-ci un service clé sur porte de covoiturage. Aujourd'hui, 73 communes et/ou initiatives locales ont déjà adhéré à ce système gratuitement.

Je terminerai en vous présentant le concept de covoiturage dynamique. Il s'agit de mettre en œuvre un service en temps réel qui permet de rendre le covoiturage pratiquement instantané, sécurisé, facile, peu planifié et accessible via son smartphone ou son téléphone. Un des enjeux de ce projet est de permettre la mutualisation des données relatives aux offres de trajets pour tous les organismes qui, aujourd'hui, offrent des services de covoiturage. Il s'agit d'un projet très technique qui a nécessité les étapes suivantes : en 2011 et 2012, étude de faisabilité, et puis, fin 2012, nouvel appel d'offres pour désigner un consortium pour mettre en place le système identifié par l'étude de faisabilité. Le lancement officiel de ce service est prévu en février prochain. J'ai bon espoir qu'il contribuera au

développement du covoiturage en Wallonie, car le covoiturage est la manière la plus économique et durable d'absorber la croissance de la mobilité sans aggraver la situation actuelle. Je vous remercie pour votre question, car on en parle trop peu et qu'il y a là un potentiel très important pour améliorer la mobilité et les impacts sur l'environnement.

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

M. Senesael (PS). - Je ne regrette pas du tout d'avoir posé la question, mais je me réjouis encore plus d'avoir écouté attentivement la réponse de M. le Ministre.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉDACTION DES
ACTES ADMINISTRATIFS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la rédaction des actes administratifs ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à la faveur d'une question orale que notre collègue, M. Maene, vous avait posée, vous répondiez qu'il était difficile de rédiger parfois correctement un arrêté ministériel si la terminologie n'est pas suffisamment précise et exhaustive. Pour garantir ceci, il arrive que le cabinet ou l'administration demande l'assistance du demandeur de permis, voire de son avocat, supposant que celui-ci connaît mieux des aspects techniques de son dossier que les fonctionnaires. L'objectif est d'éviter des erreurs et d'accorder un permis correctement motivé. Vous indiquiez également qu'il s'agissait d'une pratique courante. Je ne suis pas sans savoir que le Conseil d'État a adopté sur cette question une attitude positive.

Que faut-il entendre par pratique courante ? Quels sont les dossiers où le demandeur a participé à la rédaction de l'arrêté en « consultant l'administration » ? Quel pourcentage de dossiers cela représente-t-il ?

Si je peux comprendre l'argument, cela suscite une série d'interrogations sur l'impartialité du décideur à l'égard du demandeur de permis.

En d'autres termes, lorsqu'il s'agit de dossiers qui sont traités en instance de recours, il y a lieu de croire que d'en bon nombre de cas, il y a eu des contestations, voire des oppositions pour le moins recevables. Le principe de l'impartialité n'imposerait-il pas que les auteurs du recours participent de la même façon à la rédaction de l'arrêté que le demandeur du permis lui-même ? Le cas échéant, la même question se pose pour

les opposants qui se sont manifestés, par exemple, lors d'une enquête publique.

La question qui est sous-jacente par rapport à l'ensemble des interrogations que je vous pose est : comment garantir cette impartialité dans un contexte comme celui décrit ci-dessus ?

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 Stoffels, dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis, il est fréquent que l'administration consulte l'auteur de projets. Ces contacts, visites des lieux et/ou réunions entre l'auteur de projets, le demandeur, mon administration et/ou mes conseillers sont indispensables pour qu'une instruction soignée du dossier soit opérée, ce qui nécessite d'obtenir tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension du projet et prendre en considération tous les éléments. C'est un élément qui a été fortement réclamé dans le cadre de la préparation de la réforme du CWATUPE par les uns et les autres, pour que l'on soit davantage dans un bon dialogue entre les autorités et les demandeurs.

Ces contacts ont pour but de cerner au mieux la demande et d'y apporter les meilleures solutions techniques et juridiques, de mettre en œuvre les dispositions prévues par la législation en vigueur et, in fine, en cas d'octroi de permis, de déterminer les conditions d'exploitation ainsi que des contraintes strictes visant à atténuer les nuisances pour les riverains tout en veillant à ce que le permis soit exécutoire.

Par ailleurs, il arrive également que mes conseillers rencontrent les requérants dans les dossiers pointus ou de grande envergure, de manière à ce que « je puisse statuer en pleine connaissance de cause au terme de mon propre examen ». En aucun cas, puisque c'est la formule consacrée, il ne peut être question pour quiconque de se substituer à l'administration. En l'espèce, le devoir de minutie dans la recherche des faits sur lesquels l'administration base sa décision, lui impose, le cas échéant, l'audition des administrés, afin de préparer soigneusement la décision. Il s'agit de l'application du principe général de droit « audition préalable » qui fait l'objet d'une jurisprudence abondante. Je vous invite à en prendre connaissance, si vous souhaitez compléter cette analyse.

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

M. Stoffels (PS). - Je ne nie absolument pas l'intérêt qu'il peut y avoir de mettre en place un bon dialogue entre ceux qui introduisent une demande de permis, même que ce soit en instance de recours. Ils sont généralement porteurs d'un projet qui peut nous intéresser sur le plan économique, social et sur d'autres plans.

Je n'ignore pas non plus l'attitude que le Conseil d'État a prise en la matière. Avouez que sur le terrain, cela pose une série d'interrogations, dans le sens que si jamais les opposants, les réclamants s'aperçoivent que le demandeur du permis a été reçu au cabinet ou dans l'administration pour assister à la rédaction de l'arrêté ministériel, ne fût-ce que pour donner une série d'indications techniques correctes, d'un autre côté, si les réclamants, eux-mêmes, n'ont pas pu bénéficier de la même procédure, cela suscite des interrogations auxquelles il faudrait, à mon avis, apporter une réponse correcte. Je dis ceci sans lancer une suspicion quelconque à l'égard de quiconque. C'est tout simplement pour mettre sur pied une procédure équilibrée qui garantisse à l'ensemble des intervenants que la décision a été prise dans la parfaite impartialité.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉFORME DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE (CWATUPE) »

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 « la réforme du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie (CWATUPE) ».

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

M. Maene (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'aurais souhaité que vous puissiez nous faire l'état d'avancement de la réforme du CWATUPE. Il me revient que le Gouvernement wallon aurait marqué son accord sur un texte en deuxième lecture à la fin du mois d'août. Est-ce exact ? Le cas échéant, quelles sont les différences entre ce texte et celui adopté fin avril ? À t-il déjà été envoyé au Conseil d'État ? Combien de temps, cette institution pourrait-elle prendre pour examiner ce texte ?

Si je vous pose ces questions, ce n'est pas par simple curiosité, mais il se fait que le CWATUPE est un élément important du développement wallon.

Aujourd'hui, certains fonctionnaires disent : « Attendez, cela va changer ». D'autres anticipent et l'on sait que l'ensemble des fonctionnaires - je pense notamment aux fonctionnaires délégués - ne parlent pas de la même voix et ne disent pas tous exactement la même chose. Donc, confusion, mais qui a des répercussions directes sur certaines entreprises.

À Rochefort, une entreprise licencie du personnel en disant : « On est calé par rapport au CWATUPE ». Est-ce vrai ou pas ? L'excuse est facile. C'est un élément qui

serait utilisé là-bas.

Au niveau de la construction, la Confédération Construction Wallonne ne dit pas autre chose en disant qu'il faut avancer de manière telle que les gens puissent établir des projets, que les communes puissent avancer, que les entreprises puissent monter des projets avec des directives correctes, mais aussi avec des procédures simplifiées, puisque vous nous annoncez qu'un des résultats du travail que vous avez entrepris, est la simplification des procédures. Vous savez que celle-là tout le monde l'attend 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 de Député, le Gouvernement wallon a adopté l'avant-projet de réforme du CWATUPE formant le Code du Développement territorial en deuxième lecture en sa séance du 28 août dernier. Par cette décision le Gouvernement wallon m'a chargé de requérir l'avis du Conseil d'État.

Une fois cet avis reçu, mes services procèderont, le cas échéant, aux modifications des documents avant qu'ils ne soient présentés en troisième lecture au Gouvernement wallon, vraisemblablement en novembre.

En ce qui concerne les modifications apportées par rapport à la première lecture, elles sont essentiellement d'ordre technique ou de clarification, en réponse aux remarques exprimées par les conseils consultatifs. C'est l'esprit de la deuxième lecture.

Les mécanismes adoptés en première lecture ne sont pas modifiés dans leurs caractéristiques essentielles. On note, par exemple, quelques adaptations de procédure et la clarification de certaines dispositions transitoires.

Pour répondre aux remarques de l'Union des Villes et Communes de Wallonie qui se préoccupait de la répartition des compétences entre les communes et la Région wallonne, différentes adaptations ont été effectuées.

Ainsi les délais de délivrance des permis ont été aménagés afin de se calquer sur les mécanismes applicables au permis d'environnement dès lors que l'enquête publique est plus longue, que la procédure donne lieu à une modification de voirie ou que la commune attend un avis essentiel.

L'avant-projet de décret répartit également la compétence en matière de permis mixtes, relevant à la fois de la compétence de la commune et du fonctionnaire délégué. Ils seront selon qu'ils relèvent de différentes catégories de la compétence de l'une ou l'autre autorité.

Enfin, pour ce qui concerne les préoccupations du secteur de la construction, je ne peux que vous citer à nouveau les différents points dont ce secteur a, lui-même, souligné les avantages : introduction de délais de rigueur, simplification des procédures dans les ZACC, clarification du parallélisme entre le permis d'urbanisation et le permis d'urbanisme de constructions groupées, prescription des infractions, assouplissement des règles d'urbanisme pour permettre le dialogue et la créativité, procédure intégrée pour les permis impliquant une modification de voirie, simplification maximale dans les périmètres U notamment.

Tous ces mécanismes ont été confirmés en deuxième lecture.

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

M. Maene (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses propos. J'entends bien, il n'y a pas révolution entre le premier texte et le deuxième texte. Il y a des corrections suite à la concertation, ce qui est de mise.

Monsieur le Ministre, je suis persuadé que vous souhaiteriez que ce texte sorte le plus rapidement possible et vous le souhaitez probablement plus que moi.

Vraiment, je peux faire un plaidoyer, c'est un élément important pour la Wallonie, bousculer les choses, mais il faut que ce texte soit voté rapidement, non pas pour me rassurer moi, mais il y a suffisamment de gens qui l'attendent, on leur dit d'attendre. Ou alors il faut changer le message dans les administrations. Si on veut éviter de connaître une période creuse qui est peu propice au développement, je pense qu'il faut que cela s'accélère et que cela bouge.

QUESTION ORALE DE M. MAENE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES DEMANDES DE RECONVERSION DE ZONES ET L'ACCÈS À L'EAU ET À L'ÉLECTRICITÉ DANS LE CADRE DU PLAN HABITAT PERMANENT ACTUALISÉ »

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 « les demandes de reconversion de zones et l'accès à l'eau et à l'électricité dans le cadre du Plan Habitat permanent actualisé ».

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

M. Maene (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 28 avril 2011, le Gouvernement wallon a approuvé le Plan Habitat permanent actualisé. L'objectif reste identique au plan initial à savoir améliorer la qualité de vie des personnes

habitant dans ce qu'on appelle des zones de loisirs. Il faut faire attention quand on utilise ce terme « zones de loisirs », car je pense que la majorité d'entre nous n'irait pas là-bas pour occuper ses loisirs. Il faut rester prudent par rapport à certaines terminologies.

Rappelons qu'une des deux principales innovations apportées par l'actualisation réside dans la possibilité de reconverter certaines zones « habitat permanent » en « zones d'habitat » moyennant le respect de certains critères objectifs, nombre de résidents, affectation du site au plan de secteur, épuration, accès aux services collectifs, volonté communale.

Depuis fin mai, nous disposons par ailleurs, d'une cartographie des zones d'habitat permanent sur le territoire wallon. Ceci permet, je pense, Monsieur le Ministre, de poursuivre l'action au moins sur deux axes dans votre champ de compétences.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me préciser les demandes de reconversion de zones qui vous ont déjà été adressées par des communes ? Nous connaissons déjà les cas de figure de Mettet et Sprimont, à ma connaissance, mais peut-être que vous avez eu d'autres dossiers.

Avez-vous établi une procédure d'instructions des demandes reçues ? Si oui laquelle et dans quel délai peut-on attendre les premières décisions ? On connaît la complexité de ce dossier. C'est un gros travail d'accompagnement qui a déjà été réalisé, il n'est pas terminé. Je ne suis pas à dire qu'il faut bousculer les choses, mais je pense qu'aujourd'hui, il faut pouvoir poser les premiers actes positifs par rapport à une problématique que l'on connaît depuis longtemps et sur laquelle nous travaillons depuis aussi longtemps au sein de notre Parlement wallon.

Le deuxième axe d'action que je souhaiterais aborder est celui des moyens nécessaires pour garantir les droits fondamentaux à l'accès à l'eau et à l'électricité puisque nous disposons, aujourd'hui, d'une cartographie. Pourriez-vous m'indiquer votre plan d'action, vos priorités et votre méthodologie vis-à-vis de ces zones qui pourraient ne pas être reconverties ?

Parallèlement aux opérations en matière de relogement sur lesquelles j'interrogerai également votre collègue, M. le Ministre Nollet, il s'agirait de deux signaux importants dans la volonté de l'exécutif wallon, de poser des actes concrets dans un dossier où chaque pas, nous le savons, prend du temps, mais dégage une solution globale dans laquelle le Gouvernement wallon s'est très pertinemment engagé.

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 de Député, je tiens à rappeler que, comme

vous, je suis désireux de trouver des solutions pour les situations compliquées dans lesquelles se trouvent les domaines concernés et les personnes qui y habitent de façon permanente. Nous savons que c'est un dossier complexe.

Aujourd'hui, mon administration me signale qu'à ce jour, un seul dossier lui a été soumis officiellement pour une reconversion en zone d'habitat. Je pense que c'est celui de Sprimont puisque vous évoquez deux dossiers. Comme j'ai déjà pu l'expliquer, le Gouvernement wallon a décidé d'étudier les possibilités de reconversion de manière globale et non au cas par cas. J'ai déposé plusieurs propositions de critères depuis décembre 2012. Cette question fait aujourd'hui encore l'objet de discussion en réunions de travail intercabineaux pilotées par ma collègue, Mme la Ministre Tillieux. Aussi, je n'entends pas me positionner avant la décision du Gouvernement wallon qui devra aboutir prochainement.

En ce qui concerne les moyens nécessaires aux droits fondamentaux, le Gouvernement wallon m'a chargé de l'évaluation de ces infrastructures ainsi que de l'évaluation des moyens nécessaires à ces droits fondamentaux et non pas de leur réalisation qui, là, n'est plus du ressort de mes compétences. Mon administration a reçu les premières offres pour réaliser ce travail qui sera entamé sous peu.

Il est évident que l'ensemble du Gouvernement wallon devra se positionner sur les politiques à mettre en œuvre une fois cette évaluation terminée également.

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

M. Maene (PS). - Merci, Monsieur le Ministre. Permettez-moi d'être inquiet par rapport à ce souci de dire qu'il faudrait un peu plus de dossiers. Je pense que la globalisation dans ce genre de dossier n'est pas de mise. Ce sont chaque fois des situations différentes.

J'entends bien que le Gouvernement wallon aurait pris une décision dans ce sens, mais je ne suis pas sûr que ce soit la meilleure. Si on a des communes qui sont prêtes à fonctionner sur certaines zones, faisons-le à titre pilote, cela servira probablement pour toutes les autres qui viendront par la suite. Ce sera peut-être un premier bon signe qui serait donné.

Je pense qu'il faut dans ce domaine-là pouvoir aller de l'avant. La première fois que j'ai siégé dans ce Parlement wallon, le premier sujet que l'on ait abordé un soir, c'était celui-là. On se retrouve quatre ans plus tard avec un dossier dans le même état. Je dis qu'il y a quelque chose à faire. On sait que la compétence est partagée entre plusieurs ministres. Ici, je pense que chacun doit pouvoir forcer un petit peu les portes en ce qui le concerne pour faire avancer ce dossier que nous savons particulièrement délicat.

(M. Bayet, Vice-Président, 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 CARTOGRAPHIE
ÉOLIENNE SOUMISE À ENQUÊTE PUBLIQUE »**

M. le Président. - 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 cartographie éolienne soumise à enquête publique ».

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

M. de Lamotte (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la carte positive de référence est soumise à l'enquête publique depuis ce 16 septembre, et ce, jusqu'au 30 octobre. Cette enquête est l'occasion pour les citoyens de s'exprimer sur la politique de développement éolien envisagé par le Gouvernement wallon.

Certains se plaignent du caractère peu clair, imprécis et incomplet des documents soumis à l'enquête publique et sur les sites. À titre exemplatif, la carte ne renseigne qu'un fleuve, sauf erreur, la Meuse, et l'un ou l'autre axe routier. Bref, il est relativement difficile de s'orienter sur cette carte. Ensuite, le contenu de ces documents est assez technique.

Or, il est important que l'enquête publique ait une réelle utilité et, pour ce faire, il est indispensable que les citoyens soient en mesure de comprendre la portée des documents qu'ils iront consulter.

Je souhaiterais dès lors savoir si des réunions d'information à destination des citoyens seront organisées dans les différentes communes.

Par ailleurs, je constate que, parmi les documents consultables, figurent le cadre de référence et son addendum. Les citoyens doivent-ils se prononcer sur le cadre de référence et la cartographie, ou uniquement sur cette cartographie ?

Enfin, j'espère que le résultat de cette enquête publique sera largement pris en considération. En effet, les citoyens se demandent dans quelles mesures les différents instruments nationaux et internationaux prévoyant la participation du public ont encore une portée.

À titre d'exemple, Electrabel récemment a introduit une demande de permis pour l'implantation d'éoliennes sur la commune de Tinlot, située dans le Condroz.

Le fonctionnaire délégué, la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles de la Région wallonne et les riverains étaient défavorables au projet. Ils

estimaient, pour leur part, que le projet porterait atteinte au paysage.

En effet, le projet est destiné à s'implanter au sein d'un parc paysager d'une qualité importante et l'étude d'incidences sur l'environnement relevait, à ce sujet, que plus de 20 périmètres et vues remarquables seraient, selon l'évocation, affectés gravement par le projet.

Malgré ces avis, le permis a, semble-t-il, été octroyé. Pouvez-vous le confirmer ?

Je pense que ce genre de décision, si elle est exacte, est de nature à ébranler la confiance des citoyens.

Monsieur le Ministre, j'aurais souhaité avoir plusieurs précisions sur ce dossier et les réponses que vous accorderez par rapport à l'enquête publique.

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, par courrier du 30 août, mon collègue, M. le Ministre Nollet, et moi-même avons prévenu toutes les communes de Wallonie de la tenue d'une enquête publique sur la cartographie de l'éolien en Wallonie à partir du 16 septembre. Nous y expliquions en détail le dossier éolien : ses différents outils et son évolution depuis le début de l'année. La volonté était de jouer en totale transparence et de montrer aux communes que leurs avis ont été pris en compte dès le départ.

Ainsi, après son adoption en février, la cartographie a été expliquée à toutes les communes lors de séances d'information afin que celles-ci puissent nous rendre un avis préalable sur la carte et nous aider à l'améliorer.

Nous avons tenu compte de ces avis puisque, d'une part, nous avons amélioré la qualité des documents et d'autre part, nous avons modifié des critères de la carte.

J'ai, pour ma part, rencontré beaucoup de retours positifs sur la qualité des documents mis à disposition.

Comme nous l'avons indiqué dans tous les courriers envoyés aux communes le 30 août dernier, nous avons tenu compte de l'avis majoritaire des communes d'une nécessité de documents beaucoup plus précis en termes d'échelle.

Ainsi, chaque commune a reçu, non seulement la carte à l'échelle de la région et les cartes des lots la concernant, mais également une carte focalisée sur sa propre commune accompagnée d'une fiche synoptique reprenant le pourcentage de son territoire concerné par chaque critère d'exclusion.

De plus, tous ces documents sont disponibles, non seulement en version papier à la commune, mais

également sur Internet, sur un site spécialement conçu par l'administration pour l'enquête publique et qui reprend tous les documents, en français, mais aussi en allemand, pour les communes de la Communauté germanophone, et même en néerlandais, pour les communes à facilités. Le site comprend également une carte interactive où il y a la possibilité de zoomer sur sa commune et même au-delà. Sur cette carte apparaissent tous les cours d'eau et toutes les routes de Wallonie.

Je pense au contraire que ces documents montrent à quel point nous avons été sensibles au retour des communes, de la préconsultation, ainsi que notre volonté d'agir en toute transparence.

Pour ce qui concerne les critères d'implantation de l'éolien, le Gouvernement wallon a adopté des modifications au cadre de référence ainsi qu'à la cartographie pour l'implantation d'éoliennes en Wallonie, le 11 juillet 2013. Ces modifications font suite, encore une fois, aux consultations des communes ainsi qu'aux conclusions du rapport d'incidences environnementales.

Les différentes modifications sont que la distance à l'habitat qui passe de trois à quatre fois la hauteur de l'éolienne, soit 600 mètres pour une éolienne moyenne de 150 mètres de hauteur.

Une meilleure protection de la biodiversité, par exemple, en intégrant, en exclusion partielle, les sites de la Structure écologique principale.

En outre, il est prévu d'adopter rapidement un arrêté de conditions sectorielles définissant les normes de bruit à respecter afin de sécuriser juridiquement les parcs éoliens.

Concernant la diminution du productible global, les renforcements des contraintes relatives à la distance à l'habitat et à la protection de l'avifaune apportés ont un impact sur le productible global. La cible de productible global pour les éoliennes d'une puissance supérieure à 100 kW est fixé à 3800 GWh/an à l'horizon 2020, en ce compris le potentiel en zone forestière.

Toutefois, l'objectif de développement de l'électricité renouvelable sur le sol wallon reste fixé à 8 000 GWh à l'horizon 2020, grâce à l'apport des autres filières et notamment le photovoltaïque qui a connu une évolution plus forte qu'attendu ces deux dernières années.

Pour ce qui concerne les séances d'information pour les citoyens, en avril, nous avons effectué des séances d'information à l'adresse de toutes les communes wallonnes. Il appartient à présent à chaque commune d'organiser des séances d'information à destination de ses citoyens si elles le désirent.

Pour ce qui concerne les documents soumis à enquête publique, comme il a bien été spécifié dans les courriers envoyés à toutes les communes wallonnes, le

document soumis à enquête est la cartographie. Tous les autres documents, le dossier méthodologique, le rapport d'incidences environnementales et le cadre de référence sont des documents d'information permettant aux citoyens et communes de mieux appréhender le dossier.

M. le Président. - La parole est à M. de Lamotte

M. de Lamotte (cdH). - Je prends acte des réponses qui m'ont été apportées par M. le Ministre et je voudrais le remercier de ces mises au point.

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

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AVIS DE L'AUDITEUR DU CONSEIL D'ÉTAT POUR LA TOUR DES FINANCES À LIÈGE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'avis de l'auditeur du Conseil d'État pour la Tour des Finances à Liège ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 30 juillet 2013, l'auditeur du Conseil d'État a rendu son avis dans le dossier de la Tour des Finances à Liège. Cet avis a été porté à notre connaissance un mois plus tard. Comme par hasard, ni vous ni la Ville de Liège toujours prompte à communiquer ne vous êtes épanchés sur cet avis qui est assez dur dans ces attendus. Ce sont des mots catégoriques puisque l'auditeur - je cite : « La tour autorisée n'est pas conforme au périmètre de remembrement urbain - PRU - ; « elle dépasse de six étages et de 33 mètres » ; « en tant qu'il est pris de la violation du PRU, il suffirait à justifier l'annulation de l'acte attaqué » et le permis est illégal ».

Les termes sont assez cinglants.

D'aucuns diront que, dans le cadre de la procédure en suspension, il n'y a pas eu de difficultés nonobstant l'avis contraire de l'auditeur, le Conseil d'État a validé. Je précise que, dans le cadre du recours en suspension, tous les riverains qui avaient interagi se sont - je ne vais pas dire comme par enchantement - désistés. Ils ont été dûment indemnisés préalablement à la procédure dans le cadre par Fedimmo. La seule qui restait en lice, c'est la SNCB qui, comme société de cette taille, n'était pas ni recevable ni fondée à justifier d'un préjudice grave et irréparable. Je ne pense pas que l'on puisse, comme certains ont essayé de le faire, transposer purement et

simplement les attendus de l'arrêt du Conseil d'État, à les transposer dans le cadre de la procédure en annulation.

Je ne préjuge pas de ce que le Conseil d'État fera. Serons-nous dans les 95 % d'arrêt qui suivent l'avis de l'auditeur du Conseil d'État ou dans les 5 % restants où le Conseil d'État ne suit pas l'avis de son auditeur ? Cela, nous le verrons bien. Un certain nombre de questions se posent dès maintenant

Vous avez validé ce permis dans lequel, selon moi, je donne mon point de vue de juriste, il y a une violation claire du périmètre de remembrement du quartier des Guillemins.

Vous l'avez validé. Vous avez validé cette tour qui va peser et porter à 138 mètres de haut qui - on peut avoir des points de vue urbanistiques différents - pour moi, est toujours, et pour d'autres aussi, une aberration urbanistique qui ne s'inscrit nullement en harmonie avec l'ensemble du quartier, notamment avec la gare

Je voudrais savoir pourquoi le début et la poursuite des travaux ont été autorisés alors que, finalement, c'est vraiment pratiquer la politique du fait accompli, c'est forcer la main du Conseil d'État en disant : « De toute façon, quoi que vous fassiez, le Conseil d'État, nous on s'en fiche à Liège » ; parce que l'on y fait les travaux et pour détruire la tour et la démolir, ce sera quelque chose d'impossible puisque l'on construit à « toute berzingue » jour et nuit, week-end compris.

Ne pensez-vous pas qu'il eut été un simple principe de précaution - je pense que c'est un principe cher aux écologistes - que les travaux soient arrêtés en attendant l'arrêt du Conseil d'État qui va tomber ou préférez-vous pratiquer la politique du fait accompli ?

On me dit également que, de toute façon, quel que soit l'arrêt, il y aura des stratégies de contournement au sein du Gouvernement wallon à savoir que l'on fera un nouveau permis, ce n'est pas si simple, refaire toute une enquête de faisabilité et toute une étude d'incidences pour une tour, le cas échéant, diminuée en hauteur. Je rappelle que l'étude de faisabilité et l'étude d'incidences permettaient d'avoir une tour de 21 étages et pas de 27 ou alors, deuxième stratégie, le projet d'évitement et de contournement. Pour s'asseoir sur le dossier et légitimer les travaux de Fedimmo et l'impact financier, on fera une modification du PRU, qu'à cela ne tienne, validé par le Gouvernement wallon.

Personnellement, j'ai une inquiétude par rapport au dossier du tram et c'est quelque chose d'extrêmement concret. On a fait une étude d'incidences sur base d'un tracé x, on a modifié le tracé du tram pour faire un tracé y et on n'a pas reproduit, on n'a pas refait les études et nonobstant cela, on a délivré le permis sur la base de x alors que l'on est passé à y, pour schématiser juridiquement. Ne pensez-vous pas que le dossier du

tram part sur des prémisses dangereuses et boiteuses juridiquement - je précise, ce n'est pas moi qui ferai un recours contre le tram, mais vous savez que l'on n'est jamais à l'abri d'un recours de Conseil d'État tant que l'on est dans la procédure classique et que nous sommes confrontés à la même faille juridique et qui emporterait toutes les conséquences juridiques difficiles que l'on peut imaginer.

Pouvez-vous nous rassurer sur la procédure et la solidité juridiques du permis délivré pour le tram ?

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'auditorat a remis un avis en cette affaire dont vous connaissez la teneur. Son nom l'indique, il s'agit d'un avis. Le Conseil d'État ne s'est pas encore prononcé sur les différents moyens de recours, même si, au niveau du contentieux de la suspension, il a pu juger que certains d'entre eux paraissaient sérieux.

Il convient d'attendre la décision du Conseil d'État.

Ce n'est pas l'endroit pour plaider, vous en conviendrez, mais je tiens toutefois à souligner que le permis attaqué indique clairement les motifs pour lesquels il s'écarte des prescriptions du PRU. Ce dernier indique aussi les objectifs ambitionnés par l'édification d'une tour d'une telle hauteur, lesquels sont similaires aux objectifs du PRU du site des Guillemins.

Dès lors que le permis n'a pas été suspendu, il reste pleinement exécutoire. Vous me demandez s'il est judicieux de laisser se poursuivre les travaux, je n'ai pas à intervenir par rapport à cela. C'est le détenteur du permis qui est seul responsable de sa mise en œuvre et qui juge de ce qu'il fait par rapport à cela, le permis est parfaitement exécutoire et il y a lieu d'attendre l'arrêt du Conseil d'État.

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

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Ministre, je pense que vous avez mal lu le propre permis que vous avez délivré parce que vous nous dites qu'il explique en quoi il s'écarte du PRU. Or, précisément un des griefs formulés par l'auditeur, c'est qu'il n'y a pas de motivation et c'est une des thèses de la Ville de Liège : on ne s'écarte pas du PRU, pourquoi motiver un écartement du PRU puisque, précisément, la Ville de Liège, prétend-elle mordicus, ne s'est pas écartée du PRU.

Dans ce que vous me répondez, il y a une contradiction évidente et patente. Je ne sais pas si vous n'avez pas lu l'avis de l'auditeur ou si vous avez mal lu votre permis. On reproche justement de ne pas motiver une dérogation PRU et on ne la motive pas. Pourquoi ?

Parce que l'on dit : « Non, on n'a pas dérogé au PRU, nous, Ville de Liège. Il n'y a aucun problème, on n'a nullement dérogé puisque le PRU permet une émergence métropolitaine ». Excusez-moi de devoir vous rappeler vos classiques, mais il y a une grosse faille dans votre raisonnement. Je précise justement que le grief, c'est que cette émergence métropolitaine n'est pas en cohérence, en concordance et en harmonie avec l'ensemble du quartier et notamment la gare.

Pour le surplus, vous n'avez pas répondu à ma question concernant - je sais bien que vous n'avez pas une boule de cristal pour savoir ce que le Conseil d'État va dire, moi non plus, même si j'ai quelques espérances par rapport à son arrêt, cela c'est autre chose - le tram et la validité, la solidité de la procédure juridique, la sécurité juridique de la procédure retenue pour le tram.

M. le Président. - J'en reviens à l'ordre du jour normal. On recommencera les interpellations et questions orales tout à l'heure par la question n°10 ; je dis cela pour les uns et les autres.

PREMIER RAPPORT ANNUEL (01.10.2011 AU 31.12.2012) ADRESSÉ AU PARLEMENT WALLON PAR LE MÉDIATEUR COMMUN À LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE ET À LA RÉGION WALLONNE (DOC. 832 (2012-2013) N° 1)

- *Aménagement du territoire – pp. 149 à 152*
- *Environnement et distribution d'eau – pp. 155 à 163*
- *Transports – pp. 171 à 177*

M. le Président. - L'ordre du jour appelle le premier rapport annuel (01.10.2011 au 31.12.2012) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 832 (2012-2013) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - M. Desgain est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

Exposé de M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, je tiens tout d'abord à vous remercier de m'entendre ce matin et excusez mon retard, mais j'étais retenu à la commission précédente qui a

notamment à son ordre du jour, l'examen des recommandations générales du médiateur et, suivant la répartition qui a été faite, je crois par la Conférence des présidents, dans cette commission, les thématiques sont plus ciblées par rapport aux compétences que vous suivez.

Permettez-moi tout de même de dire deux ou trois mots d'introduction. Il s'agit du premier rapport du médiateur commun que vous avez voulu voici déjà quelques années, mais qui est entré en fonction le 1er septembre dernier. Ce qui, comme vous le savez, clarifie beaucoup le paysage de la médiation, au moins en Belgique francophone, puisqu'un citoyen wallon et bruxellois francophone, introduit aujourd'hui un recours soit chez le médiateur fédéral pour les compétences fédérales, soit chez le médiateur de la région et de la communauté pour les autres compétences, ce qui clarifie beaucoup.

Deuxièmement, dans mon introduction, je souhaite aussi rappeler que, effectivement, médiateur, en français, veut bien dire que l'on essaye de faire une médiation entre le citoyen réclamant et l'administration, mais une autre dimension est importante pour vous, c'est celle des recommandations que nous pouvons faire au pouvoir législatif en vue, notamment, de modifier certaines réglementations, voire d'assurer la fonction de contrôle du pouvoir exécutif.

À cet égard, je ne peux que réitérer le souhait d'être vraiment - comment dire - le « collatéral » du pouvoir législatif wallon et de la Communauté française et peut être, le cas échéant, que vous puissiez recourir encore plus fréquemment au médiateur que cela ne l'est jusqu'à présent, que ce soit à titre individuel, comme parlementaire ou de manière plus globale en tant que parlement.

Troisième chose - comme je l'ai dit, je ne vais pas parler des recommandations générales puisqu'elles ont été examinées dans une autre commission - je voudrais mettre l'accent sur deux points qui peuvent avoir un impact sur les compétences traitées par votre commission.

La première, c'est celle relative au service des traitements des plaintes de première ligne. Vous savez que c'est un schéma qui est développé à plusieurs niveaux notamment au niveau fédéral et au niveau du médiateur flamand. C'est une première ligne développée à tous les niveaux, que ce soit dans les services, les ministères, mais aussi dans les organismes d'intérêt public, avec une obligation de rapport au médiateur. Le médiateur inclut les enseignements qu'il peut tirer du traitement des plaintes de première ligne dans son rapport global qui est présenté au parlement.

Je vous dis cela, dans cette commission, notamment parce que la SWDE, dont je vais parler brièvement tout à l'heure, vient de développer une équipe de traitement

des plaintes de première ligne avec une charte de qualité dans le service rendu au citoyen. Nous sommes en dialogue avec cette cellule de la SWDE qui a même fait de la publicité et qui essaye de valoriser ce service interne de réclamation.

Deuxièmement, en matière de transport, c'est tout à fait fortuitement que lors d'une de mes rencontres de présentation avec l'administrateur général de la SRWT, je me rends compte que tous les mois ou tous les trois mois, ils disposent de statistiques extrêmement précises sur les plaintes qui arrivent dans les différentes sociétés TEC, plaintes dont je n'ai absolument pas connaissance, mais qui concernent les mêmes thématiques que celles que je réfère dans mon rapport.

À titre personnel, je trouve un peu dommage que je ne puisse pas intégrer ce genre de données qui seraient très utiles - ce n'est pas pour critiquer une administration. Cela permettrait d'avoir un éclairage plus complet d'une situation dans un OIP ou au sein du SPW pour les parlementaires, dans leur travail de dialogue avec l'exécutif.

Il y a toute une réflexion que j'ai pu développer dans cette commission sur le rapport, le développement d'une première ligne dans l'examen des plaintes et d'une seconde ligne au niveau du médiateur.

Entendez-moi bien, cela ne veut pas dire que le médiateur ne veut pas continuer à s'occuper des plaintes individuelles. Cela restera toujours important de trouver une solution pour la personne lorsqu'elle saisit le médiateur et qu'elle est face à une difficulté. Néanmoins, on peut parfois se poser la question quant à savoir si le recours au médiateur à Namur n'est pas une formalité compliquée alors que, peut-être, la première réponse devrait être donnée plus directement par l'administration concernée.

Le deuxième point dans les recommandations générales sur lequel je souhaiterais insister - et ce n'est pas immédiat - mais vous devez savoir que le Gouvernement fédéral vient de déposer un projet de loi modifiant les lois sur le Conseil d'État qui a pour objectif d'améliorer, de modifier certains aspects de la procédure au Conseil d'État. Mais il y a un aspect qui peut être intéressant et qui sera et devra être intéressant pour les parlements régionaux et communautaires, c'est la question de la suspension du délai de 60 jours pour introduire un recours au Conseil d'État lorsque l'on saisit le médiateur.

Je pense qu'il y a plusieurs sujets à propos desquels cette commission pourrait être concernée. Beaucoup de gens vont directement au Conseil d'État. Par la saisine du médiateur, le médiateur aura un maximum de quatre mois pour traiter la plainte, la déclarer recevable ou irrecevable et si elle est recevable, la déclarer fondée ou pas, mais surtout d'entrer en dialogue avec l'administration et d'être vraiment un médiateur entre le

citoyen plaignant et l'administration pour éviter - je pense que c'est l'objectif - d'aller jusqu'à la procédure contentieuse devant le Conseil d'État.

C'est donc un projet. Le Fédéral va changer la loi, mais à terme, il faudra que les dispositions soient prises dans les réglementations qui créent le service du médiateur puisqu'aujourd'hui, c'est même le contraire qui est prévu. Dès qu'un recours est intenté, le médiateur doit immédiatement arrêter le traitement de la plainte.

Je voulais dire cela en guise d'introduction, car il me semble que ce sont deux matières qui touchent aux compétences que vous suivez ici, dans cette commission.

Vous m'avez demandé d'être bref. Je ne vais malheureusement pas vous donner beaucoup d'éléments nouveaux. Je ne peux que répéter des éléments que vous avez entendus les années précédentes lors de la présentation du rapport annuel par mon prédécesseur.

Si je peux me permettre, Monsieur le Président, je commencerai d'abord par les questions relatives aux ressources naturelles et à l'environnement.

Très traditionnellement, dans les réclamations que nous recevons - attention, ce sont les secteurs où il y a le moins de réclamations dans tous ceux que nous traitons en rapport à la Région wallonne - les secteurs de cette commission sont ceux pour lesquels il y a le moins de plaintes. C'est aussi certainement parce qu'il y a un bon service qui est assuré par les administrations et peut-être aussi parce que nous ne sommes pas encore suffisamment connus.

(Rires)

Qu'y a-t-il en matière d'environnement ? Là, ce sont beaucoup d'informations que nous donnons aux plaignants, les incivilités environnementales, notamment liées aux conflits de voisinage. Nous devons expliquer que nous pouvons aider, recommander. Le médiateur n'intervient pas directement, mais rappelle aux citoyens le rôle des différentes institutions : la police, le collège communal ou le juge de paix concerné.

Deuxièmement, il y a les amendes administratives dues au dépôt clandestin de pneus ou de gravats. Nous avons eu ce genre de plaintes. Attention, ici, le médiateur traite cela avec beaucoup de méfiance, car d'une part, une amende administrative ne peut pas être considérée tout à fait comme un acte administratif - petite controverse juridique - et, d'autre part, le citoyen s'étant porté préjudice à lui-même, cela reste aussi une règle de traitement de nos plaintes. On se porte préjudice et puis on vient se plaindre chez le médiateur, car on a subi une sanction. Ce sont des limites que nous fixons.

Troisième secteur : le refus d'accorder un permis

d'environnement à un établissement. Le médiateur intervient auprès du département des permis et autorisations, mais ce dernier - la plupart du temps - veille à appliquer la réglementation générale, mais le dialogue avec l'administration est toujours néanmoins positif.

Le non-respect du permis d'environnement ou une demande d'extension des conditions de ce permis occasionne souvent des problèmes avec le voisinage. Là aussi, nous avons plus une mission d'explication aux riverains pour éviter que ce conflit de voisinage ne s'envenime. On n'est pas vraiment dans le cadre d'une médiation vis-à-vis de l'administration, mais de conseil. On essaye d'expliquer aux personnes la situation exacte.

Quatrièmement : le refus d'accorder une prime pour l'équipement d'une station d'épuration individuelle. Les cas que je signale ne veulent pas dire que j'ai eu 20 cas de personnes, mais pour le médiateur, s'il a un cas, il doit en faire rapport puisque, dans ce cas-ci, nous sommes intervenus auprès du département et nous avons expliqué la réglementation au réclamant.

Concernant l'assainissement des sols pollués, pour les cours d'eau non navigables, nous faisons à nouveau une mission d'explication et lorsqu'il y a vraiment un problème spécifique, l'administration est tout à fait disposée et travaille clairement avec le médiateur, sans aucune difficulté.

Je voudrais juste, sur les demandes de permis d'environnement - cela se trouve dans le rapport dont vous avez connaissance - revenir sur la participation du public aux différentes étapes en matière de permis d'environnement. Elles ont été précisées. Il y a la participation du public à plusieurs niveaux de la procédure lors de l'enquête publique, à l'issue de la décision de l'autorité compétente et à l'issue de la décision prise sur recours par un affichage qui ouvre un nouveau droit de recours.

On souligne que des mesures concrètes sont prises et mises en œuvre pour informer.

On attire simplement l'attention sur le fait que les exigences pourraient être supérieures. On considère peut-être que la participation des citoyens aux décisions qui les concernent ne devrait pas se limiter à des pratiques d'information et de consultation. Les citoyens ne sont pas que des figurants. Il ne suffit pas qu'ils accèdent à l'information. Il conviendrait qu'ils aient un accès à l'information dans des délais raisonnables de manière à leur permettre de s'impliquer davantage dans les décisions environnementales qu'ils subiront.

On rappelle que notre rôle n'est pas uniquement de vérifier que l'information est donnée dans un délai légal. Nous devons aussi veiller à ce qu'elle soit communiquée dans des délais raisonnables et appropriés.

Je voudrais maintenant dire un mot à propos de la

distribution d'eau puisqu'en matière d'eau, c'est plutôt à ce niveau-là que nous exerçons notre compétence. Ainsi, les plaintes relatives au service fourni par la SWDE sont un secteur relativement important chez nous, mais où la collaboration avec le service de première ligne est, en large partie, assez remarquable et fonctionne assez bien.

Quel type de réclamations avons-nous ? Des travaux qui ne sont pas réalisés selon les règles de l'art par des sous-traitants de la SWDE. Des surconsommations d'eau entraînant des surfacturations d'eau. La SWDE répond toujours aux interpellations en procédant elle-même à des enquêtes minutieuses, n'hésitant pas à rouvrir des dossiers pour s'assurer de la conformité de sa position initiale. Il arrive aussi qu'elle prenne en considération et qu'elle constate effectivement qu'il y a eu un souci spécifique. Elle prend alors les mesures pour que le réclamant puisse bénéficier d'un remboursement le cas échéant.

Le troisième sujet est la qualité sanitaire insatisfaisante de l'eau.

Le quatrième sujet est le principe de la solidarité propriétaire/locataire qui est souvent difficile à faire comprendre aux propriétaires. Dans ce cas, nous expliquons au réclamant sa seule et unique obligation qui est celle d'apporter la preuve, au plus tard dans un délai de 30 jours calendrier, suivant le changement d'occupation du bien, de l'identité des locataires entrants et sortants.

La SWDE, à nouveau, à ce niveau-là, répond tout à fait aux sollicitations du médiateur.

Comme je l'ai signalé, une collaboration efficace avec la SWDE est vraiment à mentionner. La SWDE ne ménage pas ses efforts pour répondre, dans des délais extrêmement courts, à la satisfaction de ses clients.

Le médiateur n'est pas toujours là pour dire qu'il y a des dysfonctionnements dans l'administration. Il est aussi là, pour souligner lorsque des administrations font vraiment des efforts pour améliorer le service aux citoyens.

Monsieur le Président, j'aimerais encore dire un mot sur deux sujets relativement à l'aménagement du territoire. Effectivement, on est dans une situation particulière puisque le rapport porte sur 2012 avec une réglementation qui est connue, mais on est dans une phase de modifications. Comme je l'ai fait pour d'autres législations, le service du médiateur sera lui aussi à disposition et du Parlement et du Gouvernement à l'avenir lorsqu'il y aura une évaluation, je dirais *ex ante*, mais qui n'arrive pas un ou deux ans après. Lorsque nous avons des cas, nous vous en informerons. Je pense à l'évaluation du logement social qui vient d'entrer en vigueur le 1er janvier. Nous avons déjà toute une série de plaintes, cela fera partie du rapport 2013, mais j'ai

offert la disponibilité, et au Parlement et au Gouvernement, sur base des premières constatations, de les communiquer afin que les mesures soient prises. Je dirais la même chose dans les années qui viennent lorsque le début de la mise en œuvre du nouveau CoDT sera réalisée. Nous sommes disponibles pour ne pas attendre des délais d'un an ou un an et demi pour faire part des constats. Des constats que vous connaissez certainement, mais que nous connaissons aussi en tant que médiation.

Lors des exercices précédents, nous avons enregistré trois thématiques. Celle de la difficulté de restituer après l'annulation d'un permis par le Conseil d'État et, effectivement, c'est vraiment dans l'actualité. Lorsque le Conseil d'État annule un permis, vous le savez qu'il appartient à l'autorité l'ayant délivré de restituer sur la demande initiale, particulièrement si le permis a été entretemps mis en œuvre. La tâche est cependant délicate. En effet, il apparaît souvent bien difficile de délivrer un nouveau permis répondant aux exigences de motivation du Conseil d'État.

D'autre part, délivrer un refus est également mal aisé dans la mesure où ce refus de permis pourrait déboucher sur une constatation de l'infraction et une remise en état des lieux. En outre, exiger des demandeurs du permis, maintenant annulé, la remise en l'état des lieux pourrait amener celui-ci à tenter une action contre l'autorité concernée.

Cependant, quelles que soient les difficultés, il importe que l'autorité prenne ses responsabilités et statue une nouvelle fois dans un sens ou dans un autre, et ce, dans un délai raisonnable.

Sur cette question, nous n'avons pas des dizaines de dossiers, mais nous avons un dialogue avec le ministre. Ce sont des questions, vous le savez, difficiles à résoudre partant du point de vue juridique, compte tenu de l'impact de la traduction de la décision juridique dans la réalité des faits. Cela prend du temps, le dialogue est parfois ardu, nous devons adresser régulièrement des rappels au ministre mais le dialogue, surtout les derniers temps, s'est amélioré pour trouver la meilleure solution et je pense que le ministre alors prend les décisions dont il assume la responsabilité.

La deuxième thématique, c'est la difficulté de faire traiter une demande de permis d'urbanisme en régularisation. Là aussi, on est en phase de discussion du prochain Code de Développement territorial. Néanmoins, nous désirons revenir sur une recommandation que nous avons déjà évoquée ultérieurement. Comme vous le savez en matière de régularisation la demande de permis sera déclarée irrecevable à défaut soit d'un jugement soit du versement de l'amende transactionnelle. Dans ce dernier cas, majoritaire semble-t-il, quelques difficultés surgissent. En effet, dans un premier temps, le fonctionnaire délégué et le collègue déterminent si

l'infraction est ou non régularisable. Si oui, ils vont fixer l'amende transactionnelle. La fixation de ladite amende nécessite un examen approfondi du dossier avec l'examen d'une grille de calcul et dès lors, l'administration concernée se doit d'avoir une connaissance approfondie des lieux tant concernant la situation initiale que la situation actuelle. Dans la pratique, on constate que le calcul de l'amende peut prendre plusieurs mois, voire plusieurs semestres, pour ne pas dire plusieurs années. Là, c'est vraiment le rôle du médiateur de rappeler qu'effectivement, même en cas de décision difficile à prendre administrativement, la décision dans un délai raisonnable reste une pratique de bonne administration. Dans ces cas-là également, nous ne pouvons que rappeler l'obligation de prendre la décision dans un délai raisonnable.

Troisième cas, parce que nous sommes tombés dessus, c'est la redevance liée au traitement des demandes de permis d'urbanisme. Vous savez, de nombreux règlements communaux imposent une redevance forfaitaire qui couvre le traitement de la demande de permis. On est peu confrontés à cette problématique, mais on a remarqué une différence dans une commune, une redevance non forfaitaire de 4 896 euros était réclamée pour une demande de permis visant la construction d'une habitation le long d'une voirie ne devant faire l'objet d'aucun travail d'équipement, mais à côté de ça, on a un autre dossier qui met en lumière une redevance de plus de 250 euros. Ces décisions ont été approuvées par les autorités de tutelle. La réflexion du médiateur est de s'interroger sur l'opportunité d'une certaine harmonisation en fonction des différentes situations visées.

Le dernier point, Monsieur le Président, et je serai très bref, c'est le transport, sauf que dans l'actualité, la presse, presque régulièrement, notamment au moment de la rentrée, fait état de certaines situations, notamment dans le cadre du transport scolaire.

Brièvement, pour vous dire que les réclamations que nous avons en matière de TEC sont des choses que vous connaissez, je crois certainement, en tant que parlementaires, mais nous sommes interpellés, par exemple, pour le placement d'un abribus devant un commerce ou devant une habitation, ou la modification des itinéraires d'autobus. Là, nous rappelons les raisons souvent légitimes des TEC d'avoir modifié les itinéraires.

Avec le comportement des conducteurs d'autobus, nous sommes aussi dans l'actualité. Je tiens vraiment à souligner que chaque fois, pour ces situations qui ne sont pas rares, des gens nous écrivent pour telle ou telle raison : le bus est passé et il ne s'est pas arrêté, ou bien je n'ai pas été bien accueilli par le chauffeur. Vous connaissez aussi ces thématiques. Le TEC concerné répond vraiment dans des délais tout à fait raisonnables, fait une enquête. Il peut y avoir eu manifestement un dysfonctionnement, un comportement non adéquat. Le

TEC écrit systématiquement à la personne pour, de toute façon, présenter ses excuses. Je crois que c'est constaté peut-être autre part, mais nous avons de la part de la plupart des TEC une démarche, même si, dans certains cas, cela n'est pas justifié. Cela nous semble aussi un comportement de bonne administration de présenter ses excuses. Un dysfonctionnement n'est pas toujours une décision administrative à changer, c'est aussi une attitude par un représentant de l'autorité.

Quatrième cas : la non-concordance des horaires de passage.

Cinquième cas : les grèves inopinées. Le non-respect des horaires d'autobus, le non-passage d'un autobus pour cause d'intempéries et là, nous devons dire aux gens : « Écoutez, faites aussi preuve de bon sens s'il vous plaît, il y a des situations impossibles où le bus ne peut pas sortir lorsqu'il y a une tempête de neige ». Mais nous avons ce genre de plaintes, et des gens qui disent : « C'est scandaleux, il a neigé et le bus n'est pas passé à l'heure prévue ».

Il y a aussi le paiement des amendes.

En matière de transport scolaire, ce sont des dossiers, tant pour vous que pour nous, qui sont toujours très sensibles, ce sont les situations d'enfants défavorisés. Nous avons eu des cas d'enfants sourds ou muets, avec lesquels il y a une difficulté vis-à-vis du transport scolaire, ou bien des jeunes enfants handicapés dont les parents ne peuvent absolument pas les accompagner à l'école. Il y a aussi la question des distances. M. le Ministre a d'ailleurs modifié plusieurs aspects de la réglementation relative à ces distances et au choix de l'école et du réseau. Nous avons ce type de plaintes et, systématiquement, lorsque nous considérons que la plainte est recevable, nous demandons ce qu'il en est à la société TEC concernée, voire à la SRWT. Nous avons systématiquement une réponse.

Nous avons un cas pour le moment où vraiment les responsables concernés dans le transport scolaire ont vraiment tout mis en œuvre pour trouver la solution pour ces enfants qui sont malheureusement encore plus défavorisés.

La dernière chose, c'est une question aussi qui se trouve dans nos recommandations, à savoir l'obtention d'un abonnement TEC gratuit en échange de la radiation d'une plaque d'immatriculation de voiture. Vous connaissez ce système. Nous avons été sollicités par un père de famille au motif que son fils bénéficiaire de l'abonnement n'était plus domicilié à la même adresse que lui, lui qui était titulaire de la plaque radiée, car son fils avait entamé des études supérieures dans une autre ville. Il demandait à ce que sa fille, toujours domiciliée à la même adresse, puisse bénéficier de cet avantage. La direction du TEC concernée a rappelé que le changement de bénéficiaire de l'abonnement gratuit n'est pas autorisé lorsque le bénéficiaire de

l'abonnement gratuit cesse de faire partie du ménage, il doit le restituer dans les 30 jours. Nous avons insisté auprès du TEC en faisant appel au bon sens. La TEC concernée n'a pas révisé sa décision estimant que les sociétés de transport ne peuvent déroger à la réglementation en vigueur. Nous ne pouvons que recommander à ces sociétés de faire preuve de bon sens en respectant l'esprit de la réglementation et d'accepter, dans des limites tout à fait précises, de faire glisser un titre gratuit de transport d'un titulaire à un autre d'une même famille lorsque le titulaire de la plaque est de bonne foi et qu'il déclare en temps utile le changement de bénéficiaire.

M. le Président. - Merci, Monsieur Bertrand.

Échange de vues

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

M. Dodrimont (MR). - Brièvement, Monsieur le Président, pour remercier M. le Médiateur pour son rapport et pour les commentaires qu'il vient de nous apporter. J'aurais voulu quelques petites précisions, ce ne sera pas très long.

Quand vous évoquez les transactions en matière d'infractions en urbanisme, avez-vous rencontré des cas ? Pouvez-vous nous dire le nombre de cas sans qu'il n'ait été possible par la suite de régulariser le dossier ? On propose une transaction à une personne qui a commis une infraction en matière d'urbanisme, elle paie l'amende qui est fixée, mais la régularisation n'intervient pas. Beaucoup de cas sont-ils concernés par ce fait ?

Quand vous évoquez dans une autre matière, celle de la distribution de l'eau alimentaire, les efforts fournis par la SWDE, vous ne parlez que d'elle comme société. Les autres sociétés s'inscrivent-elles dans la même bonne volonté que la SWDE ?

La toute dernière question concerne le transport scolaire pour les enfants qui habitent à moins d'un kilomètre de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent. Vous dites que vous prônez la prise en compte d'autres paramètres et d'autres critères comme notamment des difficultés d'ordre familial ou sanitaire. Peut-on avoir une petite précision et peut-être un avis de M. le Ministre par rapport à cette remarque que vous formulez ? Peut-on imaginer un assouplissement des règles ou y a-t-il déjà au cas par cas la prise en compte de situations spécifiques ?

Voici, Monsieur le Président, les précisions que je souhaiterais obtenir.

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

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Président, très brièvement, je constate que les plaintes qui vous

arrivent en matière d'aménagement du territoire sont en diminution, ce qui est une bonne chose. Mais je constate aussi - vous me corrigerez si je me trompe - que beaucoup de demandes arrivent chez vous et sont liées à un manque d'informations précises sur les procédures à suivre dans lesquelles l'administration communale ou le collège communal sont souvent en première ligne.

Si cela se confirme, je pense alors qu'il faut réfléchir à améliorer le travail d'information de la population sur les procédures existantes et sur la façon de les utiliser et sur le rôle que la commune peut apporter par rapport à cela.

C'était vraiment la réflexion qui m'apparaissait le plus. Quand on contacte directement des communes, on s'aperçoit que, dans les différents services liés tant à l'environnement qu'à l'aménagement du territoire, quand on demande des informations, on sent bien que dans certaines communes, le personnel n'a pas la tournure d'esprit pour le faire. Je le vois plutôt d'un côté administration plutôt que d'information de la population.

Il y a là quelque chose d'intéressant. Il est bien aussi que vous souligniez le travail du TEC sur les plaintes, car cela me paraît important que le service clientèle soit très attentif à cela et que vous n'ayez, in fine, que la grosse difficulté que vous soulevez. La question d'un peu de souplesse par rapport à la radiation des plaques et des titres de transport, je trouve votre recommandation tout à fait intéressante de même que celle sur les délais dans lesquels l'administration doit transmettre les documents quand il y a des procédures de recours sur base du droit d'information en matière d'environnement. Je pense que c'est un point sur lequel il faut être attentif.

J'ai une suggestion sur la question des consommations excessives d'eau, car cela revient de façon assez récurrente. Ce sont souvent des gens qui se rendent compte presque à l'insu de leur plein gré, qu'il y avait eu un problème. Je me dis que l'on peut peut-être profiter de l'envoi de la facture, et qu'il y ait un document accompagnant la facture, pour que les consommateurs aient leur attention attirée sur les risques liés à un robinet, une chasse, une fuite. Je me dis que c'est peut-être la meilleure façon d'essayer d'éviter de nouvelles situations à l'avenir, car quand on a des fuites de la sorte, l'addition est tout de suite colossale et une fois que l'on arrive à 3 000 euros de facture, c'est toujours une véritable catastrophe.

Voilà les éléments que je voulais souligner, en vous remerciant pour la qualité de votre rapport.

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

M. Senesael (PS). - Merci, Monsieur le Président. Outre les remerciements chaleureux adressés à M. le Médiateur pour la qualité de son rapport, j'avais juste une question en guise de réflexion, et on en a parlé à

l'instant, concernant les surconsommations d'eau.

Vous dites que vous avez des contacts, si ce n'est chaleureux, du moins privilégiés avec la SWDE pour résoudre les différents conflits, mais lorsque l'on regarde les différents rapports successifs, ce problème de surconsommation d'eau est récurrent et n'a pas l'air de s'améliorer. Que pourrait-on mettre en place pour justement, outre la suggestion qui a été faite par M. Desgain, prévenir ce genre de problème ? Comment, au niveau de la médiation, pourriez-vous essayer d'améliorer la situation ?

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

Mme Moucheron (cdH). - Je remercie également M. le Médiateur pour ce rapport exhaustif et dynamique, ainsi que pour la qualité du travail que vous faites au quotidien. Ce travail de médiation ne doit pas toujours être évident, je l'entends bien. Comme mon collègue, M. Desgain, vient de le souligner, manifestement, il y a une réduction des réclamations en aménagement du territoire. J'aurais voulu savoir ce que vous entendiez plus précisément par réclamation. Sont-ce les procédures contentieuses et, si oui, si ce sont les recours qui sont faits devant le ministre ou devant le Conseil d'État ? Avez-vous plus de précision ?

Une autre question en ce qui concerne le fait que des riverains s'adressent directement aux communes pour des infractions urbanistiques, pour qu'elles soient réprimées. J'avais juste une question de curiosité, pour savoir si vous connaissiez éventuellement le pourcentage des infractions constatées suite à la dénonciation d'un voisin. Vous l'avez évoqué dans votre rapport, je ne sais pas si vous avez la précision.

En matière d'environnement, pourriez-vous me faire part de votre avis ou réflexion que vous auriez eu en ce qui concerne la délivrance des permis d'environnement à des permis uniques ? En fait, je voudrais savoir s'il y a des pistes en vue d'améliorer les informations au public. Ce sont souvent des demandes que nous avons ; il y a un manque d'information à leurs yeux. Avez-vous des pistes pour des solutions ?

Je voulais souligner également - cela a été fait par d'autres - le côté positif des sociétés de transport agréées qui ont toujours accepté de fournir des enquêtes, car j'avais aussi été interpellée par le nombre de plaintes qui émanaient contre des chauffeurs, mais de voir que les sociétés étaient positives et réceptives à l'idée d'enquêter et aussi sensibles à vos doléances d'après ce que j'ai pu lire dans votre rapport.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, je ne serai pas très long, mais je voudrais aussi remercier M. le Médiateur pour son travail et me réjouir qu'il s'agisse d'un rapport unique

d'une institution unique. Je pense que c'est aussi positif, et notamment pour le citoyen qui ne doit plus se demander à qui il doit s'adresser.

Je vais examiner les différentes propositions que vous faites, et notamment lorsque vous recommandez la création de comités d'usagers. Je pense que cela fait partie des choses auxquelles il est utile de réfléchir. Vous proposez également de mettre en place des procédures contradictoires, notamment dans le cadre de la police de l'environnement.

Si j'en viens plus concrètement aux différentes matières en ce qui concerne l'aménagement du territoire, je relève plusieurs points positifs. Je vous remercie d'ailleurs d'avoir fait un rapport nuancé qui permet aussi de mesurer le travail quotidien de l'administration, parce qu'on ne voit jamais que ce qui ne fonctionne pas, et en ce compris, les améliorations. Il faut bien reconnaître que l'on se trouve parfois face à des situations, des cas concrets extrêmement complexes à résoudre. Je pense qu'il y a vraiment des efforts qui sont faits.

Vous relevez notamment, comme difficulté de l'aménagement du territoire, le problème de la compréhension des motivations des décisions. Cela fait partie des points que nous avons bien en tête dans la réforme du CWATUPE, qui devient le CoDT, puisque la volonté est vraiment d'avoir quelque chose d'extrêmement lisible, avec des procédures simples et compréhensibles pour l'ensemble des intervenants.

Sur la question plus spécifique des infractions, vous évoquez cette difficulté de savoir quand on rentre dans la procédure de paiement de l'amende ou non.

Ce que nous avons envisagé dans le CoDT, c'est justement de faire en sorte que si c'est régularisable et qu'il y a un accord à l'issue de la concertation, qui prévoit la transaction, et un accord de principe sur le permis. Dans la réforme du CoDT, c'est bien ainsi que l'on envisage, ensuite il y a paiement de l'amende et de demande de permis conformément à l'accord. On a bien couplé la transaction et le permis. Cette réforme est en cours de finalisation.

Pour ce qui concerne le dossier de l'environnement et de l'eau, je relève moi aussi, comme M. Desgain notamment, d'une part le souci de manque d'information d'un certain nombre de personnes, le constat de manque d'information et aussi le constat de l'augmentation des incivilités qu'on l'on remarque également dans d'autres secteurs, ce qui est bien regrettable.

Je voudrais remarquer que vous soulignez la collaboration efficace en matière de distribution de l'eau avec la SWDE et c'est vrai que la SWDE répond à des demandes d'urgence dans les 48 heures, je pense que l'on peut relever ce travail, ce service.

Pour ce qui concerne les transports, là aussi vous soulignez - c'est aussi un secteur où il y a beaucoup de

demandes - également le travail positif des TEC dans la mesure où il y a toujours enquêtes et excuses lorsqu'il y a une nécessité. Bien sûr, une augmentation des incivilités.

Il y a la question plus particulière de l'octroi du glissement de titulaire pour les titres gratuits de transport que vous venez d'évoquer, c'est déjà partiellement le cas - je prends bonne note de vos suggestions - puisque toute personne qui renonce à l'utilisation d'une voiture et qui rend la plaque à la DIV peut bénéficier d'un abonnement gratuit pour trois années, soit pour elle-même soit pour un membre de sa famille. Mais effectivement le changement de titulaire n'est pas prévu.

Je prends bonne note et nous poursuivrons l'examen de ce point.

En ce qui concerne le transport scolaire, cela, en réalité, fait l'objet justement de notre point suivant de l'ordre du jour, nous y viendrons plus en détail. C'est bien la raison pour laquelle j'ai aussi demandé un rapport précis sur les règles de prises en charge, puisque vous savez que depuis plusieurs années maintenant, chaque année nous améliorons les conditions du transport scolaire et, en particulier, la durée des trajets longs notamment pour les publics de l'enseignement spécial qui étaient les durées les plus longues.

Mais c'est vrai que l'on est là aussi face à une législation très complexe et face à des situations parfois très complexes d'enfants en fonction de leur domiciliation, du lieu de scolarisation et des moyens qui restent limités. On essaie d'améliorer les choses chaque année, mais ce sera l'objet du point suivant de l'ordre du jour, je ne vais pas m'étendre trop longtemps.

M. le Président. - Merci, Monsieur le Ministre.

Monsieur Bertrand, des parlementaires vous ont posé des questions, avez-vous des réponses à leur apporter ?

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. - Je vais essayer, Monsieur le Président.

Pour M. Dodrimont, le nombre de cas en matière de transaction, mon collaborateur me fait part que, cette année, il n'y en a pas eu. Pour être franc, il n'y a eu qu'un seul cas. Nous n'avons été saisis que d'une seule plainte depuis le début de la réglementation.

Cela m'amène à dire, n'oubliez jamais, même pour un ou deux cas, c'est la responsabilité du médiateur d'en informer, ce n'est pas la masse nécessairement. Cela donne un éclairage supplémentaire lorsqu'un nombre important de plaintes concernent le même problème, mais pour le médiateur, un seul problème mérite d'être mentionné.

Concernant les autres parlementaires, vous parlez

des autres sociétés de distributions d'eau. La SWDE, je crois, distribue à peu près 75 % des foyers en Wallonie, il reste d'autres foyers qui sont distribués par des intercommunales.

Je n'en ai pas parlé dans mes recommandations générales, mais vous devez savoir que nous menons depuis quelques mois, un projet pilote pour développer la médiation au niveau des pouvoirs locaux, communes et intercommunales.

En collaboration avec M. le Ministre Furlan et l'UVCW et la DG tutelle pouvoirs locaux, nous suivons un projet qui va viser cinq ou six communes et au niveau des intercommunales, il y a notamment AquaWal qui chapeaute les intercommunales de distribution d'eau. Ils devraient normalement conclure avec nous une convention dans le cadre d'un projet pilote pour assurer une médiation de première ligne. Pour moi, c'est important parce que la connaissance du métier, nous l'avons au sein de l'équipe de médiation puisque nous traitons les plaintes relatives à la SDWE, je suis content qu'AquaWal semble décidé de travailler avec nous aussi au niveau de la médiation. Je pourrai vous donner plus d'informations à ce sujet lorsque je ferai le rapport de ce projet pilote.

Concernant le transport scolaire, je crois qu'on en a parlé.

Les plaintes en aménagement diminuent, mais vous avez bien mentionné, Monsieur Desgain, que c'est un secteur où il y a énormément de voies de recours organisées par la réglementation. Nous, le médiateur, nous ne pouvons pas intervenir lorsqu'il y a un recours, c'est la priorité au recours.

S'il y a un dysfonctionnement dans le traitement du recours, on peut porter plainte, mais nous n'agissons pas parallèlement à l'examen du recours qui est bien organisé dans la législation.

Effectivement, cela peut aussi expliquer le fait que les voies existent, mais faites le lien avec ce que j'ai dit tout à l'heure sur le futur, sur les recours alors là juridictionnels vis-à-vis du Conseil d'État, il faudra examiner comment le médiateur va intervenir là-dedans. Cela, c'est un travail qu'on devra faire avec minutie à l'avenir.

L'information, au niveau communal, nous sommes effectivement compétents pour le traitement de ces matières-là par le niveau communal puisque c'est une mission déléguée par la région. Je n'ai pas vraiment de solution à vous proposer sur l'information. C'est une sensibilisation qui devrait, à mon avis, davantage venir des administrations concernées de faire un travail. Comme médiateur, je n'ai pas vraiment cette mission de les informer, de les conscientiser. Je peux voir s'il y a un dysfonctionnement. Pour moi, c'est un peu délicat d'aller plus loin. Je vous le dis franchement, je n'ai pas de

recommandation spécifique qui vient, où là je pourrais vous dire voilà la solution tip-top.

Les TEC, on en a parlé.

Les factures d'eau, effectivement, dans le règlement général de distribution d'eau, il existe une disposition - article 48 - qui oblige la SWDE à informer les clients quant aux conditions techniques et administratives de la qualité du service rendu par la SWDE. Dans beaucoup de cas, le médiateur rappelle cette obligation d'information à la SWDE. Mais cette disposition ne s'applique pas vraiment aux surconsommations. Il est difficile de vérifier la surconsommation avant même de noter l'index et avant la réception de la facture d'eau.

Je ne vous cache pas que je trouve qu'il devrait être envisageable d'avoir un système de veille.

Avec le développement de l'informatisation dans les relevés des compteurs, ne peut-on pas imaginer à terme un système de veille et ne pas attendre la fin de l'année avant d'avoir la facture, on constate. Je ne sais pas ! C'est une réflexion que je fais. Je crois que les spécialistes sont certainement plus aptes, mais c'est une des premières réactions que j'ai eues. Comment est-ce possible qu'en 2013, nous ne soyons pas encore capables d'avoir des systèmes qui avant d'attendre l'échéance avec des montants extraordinaires, la société ne soit pas capable d'informer le client d'un problème qui est propre à la SWDE, ou propre à la personne ? Soit dans son installation, soit propre à la société elle-même, auquel cas, c'est moins grave.

La surconsommation d'eau, je viens d'y répondre à M. Senesael, c'est un problème récurrent. Je suis partie prenante pour contribuer à trouver les meilleures solutions en la matière.

La réduction des réclamations, Madame Moucheron, c'était en matière...

(Réaction de Mme Moucheron)

Je pense vous avoir déjà donné.

Et l'information sur... oui.

Premièrement, c'est déjà très difficile pour le médiateur de donner des statistiques puisque nous sommes saisis de plaintes. Il n'y a pas une statistique comme cela qui existe, oui nous avons des statistiques, mais je ne pense pas qu'on peut en tirer vraiment les enseignements permettant de vous répondre.

Nous traitons les plaintes au cas par cas, je ne suis même pas sûr que notre banque de données permette de dire le nombre de plaintes qui seraient liées à des dénonciations d'un voisin. Je regarde ma collaboratrice, je n'en suis pas tout à fait sûr.

On peut aller très loin dans le détail d'informations,

mais le cas échéant, je suis prêt à vous en donner peut-être plus de manière écrite si vous le souhaitez.

La délivrance permis-environnement, permis unique...

(Réaction d'un membre)

C'est un peu lié à la politique générale d'information qui se trouve d'ailleurs dans les recommandations générales.

On constate que même les gens de métier ne sont pas toujours bien informés des procédures, alors qu'eux-mêmes ont des obligations. Par exemple, au niveau de l'information, les architectes ont aussi la responsabilité d'expliquer les procédures. Il y a des gens dont c'est le métier, mais malheureusement nous recevons aussi des plaintes de ces gens-là qui estiment eux-mêmes ne pas être bien informés.

À nouveau, je ne veux pas généraliser, je n'aime pas de faire des généralités à partir de cas spécifiques, je n'aime pas de dire que cela ne va pas, que l'information ne va pas. Mais l'amélioration de l'information est effectivement un souci un peu permanent dans toutes les matières, où ce n'est pas toujours facile non plus, même pour les spécialistes de l'art, de donner la bonne information en temps utile.

Sur les sociétés TEC, il y en a qui travaillent mieux que d'autres, mais ne me demandez pas lesquelles ? Ce n'est d'ailleurs pas vraiment intéressant. Il faut encourager la bonne pratique et la généraliser. Il y en a où le suivi va vraiment bien.

Je ne vous cache pas non plus qu'avec les fonctionnaires délégués, il y a un dialogue qui se passe très bien, puis il y en a d'autres avec lesquels il faut insister - j'ai pu en parler avec M. le Ministre. On ne peut travailler qu'avec les personnes qui sont nos correspondants.

M. le Président. - Je remercie M. Bertrand pour sa présentation et les collaborateurs qui l'ont accompagné en commissions. J'imagine que nous aurons l'occasion de nous revoir à l'une ou l'autre occasion.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

COMMUNICATION

Présentation du rapport « Évaluation des normes de prise en charge des élèves transportés : rapport final »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la présentation du rapport « Évaluation des normes de prise en charge des élèves transportés : rapport final ».

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

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, merci d'avoir prévu ce point. Ce n'est pas un point obligatoire, ce n'est pas un rapport officiel annuel au Parlement wallon. Il a été prévu à l'ordre du jour par la Conférence des présidents sur ma proposition, car je le pensais utile. C'est un sujet d'actualité parce qu'à la rentrée, il y a systématiquement un certain nombre de discussions sur le transport scolaire. Par définition, il faut le réorganiser et, forcément, refaire les circuits chaque année, selon des procédures bien connues.

Comme j'ai demandé à l'ICEDD de faire un rapport sur la mise en œuvre, sur l'impact des mesures décidées par le groupe TEC en matière d'efficacité du transport scolaire, cela valait la peine de vous faire part de son analyse et de ses conclusions.

En introduction, le transport scolaire concerne 4 % des élèves. On a une série de situations parfois difficiles à résoudre. Il faut se rendre compte que cela ne concerne que 4 % des élèves en Communauté française. La restructuration des lignes - les fameuses trois règles de restructuration de la prise en charge - concerne 0,2 % du nombre total d'élèves. Il faut garder cela en tête pour relativiser certaines affirmations par rapport à l'ensemble du transport des élèves et de la mobilité des élèves quotidienne.

Ce n'est pas pour cela qu'il faut prendre cette problématique à la légère. Cela touche la vie quotidienne de très nombreuses familles pour qui l'organisation quotidienne n'est pas forcément simple, a fortiori lorsqu'il s'agit d'enfants handicapés, avec les difficultés de l'enfant, mais aussi de la longueur des déplacements, en raison de la localisation des écoles. Ces écoles sont moins nombreuses que dans l'enseignement ordinaire.

L'objectif du rapport était bien d'évaluer les trois règles de prise en charge :

- la prise en charge, pour les élèves domiciliés au-delà du premier kilomètre du domicile ;

- la mise en place de zones d'embarquement sécurisées pour les élèves, à l'exception de ceux justifiant de difficultés graves de mobilité, pour lesquels il y a une prise en charge au domicile ;
- l'orientation prioritaire des élèves vers les lignes régulières de transport public, essentiellement des TEC, conformément au décret. Le transport scolaire est ce qu'on appelle un transport de carence, qui n'est organisé que lorsqu'il y a une carence de lignes publiques à proximité du domicile et de l'école concernée.

L'enjeu de faire ce travail est d'améliorer la situation et les situations individuelles, d'améliorer les circuits. Il y a notamment la conclusion que les 17 circuits créés ont pu atteindre leur cible, donc améliorer la qualité du transport pour ceux qui en ont le plus besoin.

Exposé de M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD) et de M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD

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

M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD).
- Monsieur le Président, pour commencer, M. Vanderlinden vous présentera le projet qui a été fait pour le compte de la Région wallonne.

Pour notre bureau d'études qui s'occupe beaucoup d'énergie, d'environnement et d'aménagement du territoire, un problème auquel nous serons confrontés, c'est la mobilité ; autrement dit, l'alternative à la voiture. Dans ce projet, il y a les transports en commun, à pied et à vélo, c'est pour cela que nous nous y intéressons.

Un jour, quand je préconisais devant une assemblée comme celle-ci, qu'il fallait faire plus de vélo, un monsieur m'a posé clairement cette question : « Monsieur, savez-vous de quoi vous parlez ? ». Faisant du vélo moi-même, j'ai dit oui. Il m'a répondu : « Je ne crois pas, parce que je faisais du vélo au quotidien et, deux fois, j'ai été hospitalisé gravement ». Le désarroi de cette personne et cet appel à cette personne qui vivait le vélo au quotidien, je voulais juste le partager avec vous avant cette présentation sur d'autres moyens de transport pour trouver une alternative à la voiture.

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

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - Monsieur le Président, il y a heureusement aussi des expériences très positives avec le vélo, notamment la semaine dernière, durant la Semaine de la mobilité, avec les *Bike to School*, *Bike to Work* et de nombreuses expériences positives.

Je vais vous présenter les éléments-clés de l'étude d'évaluation de l'impact des différentes normes. À côté des lignes régulières, le TEC organise un système de ramassage scolaire qui présente de nombreux atouts : des coûts assez faibles pour l'utilisateur, une grande souplesse et une qualité de transport qui est, a priori, assez intéressante, puisque c'est un service de porte-à-porte.

Fort de ces atouts, le transport scolaire s'est retrouvé face à des dysfonctionnements, une demande de plus en plus importante et des temps de parcours de plus en plus élevés. Dans une optique à la fois de rationaliser les coûts, mais également d'améliorer la qualité du transport, le groupe TEC a mis en place des mesures qui concernent les conditions de prise en charge des élèves ; des mesures dont on essaiera de pondérer les impacts aujourd'hui.

Voici quelques chiffres-clés pour le transport scolaire : 27 000 élèves transportés, plus de 900 circuits. C'est assez important comme dossier. Un des objectifs de l'étude était d'aborder les impacts financiers. Une des questions posées était la suivante. L'application des nouvelles normes permet-elle de rationaliser les coûts qui augmentaient de manière naturelle et constante dans le transport scolaire, étant donné la qualité du service et le nombre de plus en plus important de ménages qui y recourraient ? Cela a-t-il permis de rationaliser les coûts ?

Par ailleurs, y a-t-il eu des investissements dans le transport scolaire ? Ces investissements ont-ils été à la hauteur des économies a priori réalisées ?

Ensuite, il y a les impacts mobilité. Ce sont aussi des gains et des coûts. Concernant les gains, a-t-on pu améliorer la qualité du transport ? Si oui, pour quel type d'élèves ? En ce qui concerne les impacts mobilité, il y a également le fait de savoir ce que sont devenus les élèves que l'on a, malheureusement, dû sortir du transport scolaire ? L'idée est de mettre en balance les bénéfices puis les coûts, que ce soit pour l'aspect financier ou pour l'aspect mobilité.

Un petit rappel du contexte par le biais du processus décisionnel, qui permet à un élève qui en fait la demande de bénéficier ou non du ramassage scolaire.

Tout part de l'élève au-dessus qui, via l'école, s'adresse au bureau régional du transport scolaire, au SPW, qui lui posera une question, ne serait-ce que l'élève se rende dans l'école la plus proche pour autant qu'elle fournisse un enseignement qui répond au choix confessionnel ou non de l'élève et toute une autre série de règles, notamment le choix d'options pour le secondaire.

Pour le fondamental, on sait que toute école située dans un rayon de quatre kilomètres du domicile est réputée la plus proche, pour autant qu'elle fournisse le

choix philosophique de l'élève. Avant 2009, le processus s'arrêtait là. L'élève qui remplissait ces critères avait le droit au ramassage scolaire. Depuis 2009, le dossier passe à une étape suivante. Il passe dans les mains du TEC qui, lui, examinera les conditions de transport. C'est-à-dire que l'élève peut avoir théoriquement le droit au transport en fonction de l'école choisie et de la distance du domicile, mais l'étape suivante est de savoir quelles seront les conditions de transport pour l'élève. C'est là que les fameuses règles interviennent. Si l'élève habite à moins d'un kilomètre de l'école, il s'y rendra par ses propres moyens. Si l'élève habite à moins d'un kilomètre d'une ligne régulière du TEC, il s'y rendra, a priori, par les lignes régulières du TEC, pour autant qu'il ait le maximum de correspondance et des temps d'attente de maximum 50 minutes avant et après les cours. Il y a toute une série de règles et, si l'élève « échappe » à ces règles, il est bien sûr transporté au sein du ramassage scolaire. Ce sont ces règles qui ont posé question, comme vous le savez.

De manière schématique, comment les TEC ont-ils procédé ? Ils procèdent par généralisation des normes. Aujourd'hui, on est à une sortie de cette phase transitoire où l'on appliquait les normes uniquement aux nouveaux inscrits pour ne pas léser les anciens avec toute une série de situations problématiques et contradictoires au sein d'un même ménage. Aujourd'hui, les TEC généralisent, ils appliquent les normes aux élèves qui étaient auparavant transportés.

De manière schématique, trois circuits de transport scolaire convergent vers une école avec les cercles qui représentent différents élèves transportés au sein de ces circuits.

L'analyse de la généralisation des normes, c'est quoi ? C'est réévaluer chaque cas. C'est de partir de chaque élève et d'y confronter, premièrement, le passage de lignes publiques et puis les distances pédestres qui pourraient relier le domicile de l'élève à l'école. C'est le cercle rouge, c'est le kilomètre vers l'école.

En appliquant ces normes, on se rend compte que des élèves ne peuvent plus être transportés. Des élèves se retrouvent dans le sillon de la ligne régulière ou à proximité de l'école. On se rend bien compte de l'impact que cela peut avoir sur les circuits. Par exemple, pour le circuit n°3, il est fondamentalement modifié. Il ne transporte plus que deux élèves. Les TEC se posent la question de savoir si on le maintient ou si on supprime ce circuit pour le fusionner avec un autre qui, lui, n'aurait pas spécialement bougé, mais qui deviendra finalement plus coûteux, plus important et avec peut-être des temps de parcours davantage plus longs. Il y a toute une série d'effets en chaîne, comme cela.

Pourquoi cette représentation schématique ? C'est pour comprendre que, dans la mission, si l'on veut répondre à l'objectif de savoir ce qu'il se passe au niveau des impacts financiers et de mobilité, on est obligé de

s'intéresser à ces cas de restructuration, c'est-à-dire de prendre en compte tous les circuits d'une zone impactée, afin de savoir quelle a été la balance financière et puis s'intéresser aux élèves que l'on a sortis du transport scolaire. C'est ce que l'on a fait en s'adressant aux écoles de tous ces cas de restructuration.

Concernant les aspects financiers, la question était de savoir si, premièrement, les investissements réalisés par les TEC étaient à la hauteur des économies réalisées. Globalement oui, on constate les gains effectués par les malheureuses suppressions de circuits au sein des différents TEC, mais également des investissements réalisés presque essentiellement dans le transport qui concerne les élèves de l'enseignement spécialisé. Globalement, on se retrouve avec un gain d'environ 300 000 euros. Ce gain est relativement faible puisque, 300 000 euros à côté des millions qui sont voués au transport scolaire, c'est assez faible. Par ailleurs, c'est une situation figée, à un moment donné, à savoir que les TEC, constamment, ont toujours des projets sur la table pour améliorer la situation et la qualité du transport des élèves. Néanmoins, cela permettait au moins de répondre à cette question. Les investissements sont-ils globalement à la hauteur de ces suppressions ? On ne peut pas non plus accuser les TEC de vouloir casser les circuits pour réaliser des économies à tout prix. C'est totalement faux.

Néanmoins, on a désiré faire une analyse globale pour connaître l'impact financier de ces restructurations par rapport à l'évolution générale du transport scolaire. On a considéré les rentrées 2011 et 2012, cette fois en considérant tous les circuits, non indexé et indexé. Pourquoi montrer ces chiffres sans l'indexation ? Pour voir que, de manière théorique, que ce soit à la rentrée 2011 ou 2012, il y a bel et bien des économies qui auraient pu être réalisées puisque l'on transporte, dans les faits, moins d'élèves qu'avant. On parcourt moins de kilomètres et le transport scolaire aurait pu coûter 5 % moins cher que les années précédentes, avec des économies potentielles de plus de deux millions d'euros. Cependant, dans les faits, ces économies ne se sont pas réalisées étant donné l'indexation. On voit que « péniblement », à la rentrée 2012, on parvient à maintenir l'effet de l'index, c'est-à-dire que l'application des normes a permis des gains qui ne sont premièrement pas énormes en fait, et puis, deuxièmement, ces gains ont été « réinvestis » dans l'optimisation de certains services, notamment l'enseignement spécialisé. Par ailleurs, on a pu contrer les effets de l'index, ce qui rend les chiffres parfois un peu paradoxaux.

Lorsque l'on voit qu'à la rentrée 2011, le coût augmentait de 3 %, mais que l'on perdait 3 % des élèves, ce sont des chiffres qui font parler. Il est intéressant de voir, globalement, quel est le bilan et puis surtout de voir dans les cas concrets, si l'on a pu investir à la hauteur de ce que l'on a pu économiser.

En ce qui concerne les impacts mobilité, on

commencera par les gains, les gains potentiels que l'on peut amener aux élèves qui avaient des temps de parcours et des conditions de prise en charge très longues. On parle de l'enseignement spécialisé. Nous nous sommes penchés sur tous les investissements que les TEC ont réalisés, sur toutes les feuilles de circuit, afin d'identifier les heures de prise en charge, les temps de parcours et les heures de dépôt à la maison en fin de journée. Il y avait des élèves qui partaient très tôt, qui avaient un temps de parcours très long, qui rentraient à la maison très tard. Il a fallu analyser cela de manière assez précise. Ici, c'est un exemple au Brabant wallon où l'on voit quelles sont les distributions en fait des économies, de temps uniquement, ici au niveau de l'heure de prise en charge. On constate qu'une grande partie des élèves partent un peu plus tard. Ce qui est plus intéressant, plus structurant, ce sont plutôt les temps de parcours où l'on remarque ici, en bleu, les temps de parcours initiaux avant la restructuration et en rouge, les temps de parcours finaux. Ce que vous voyez en vert, en dessous, c'est le delta. C'est vraiment la différence entre le temps de parcours que l'élève avait avant la restructuration et puis ses nouvelles conditions de transport. On a considéré, premièrement, la répartition des gains et des pertes. Y a-t-il autant de gains que de pertes ? On constate qu'il y a plus de gains et puis il y a aussi l'intensité. Les gains sont nettement plus forts que les pertes occasionnées à certains élèves. Certains élèves ont un temps de parcours un peu plus long qu'avant. Globalement, ce qui est intéressant, c'est de savoir si les élèves qui avaient un parcours très long - trois à quatre heures par jour dans le bus - avaient de nettes améliorations. Globalement, c'était le cas pour tous les TEC. Ces temps de parcours ont été améliorés de manière significative en considérant tous les cas extrêmes des élèves qui passaient vraiment plus de trois heures dans le bus.

Pour les nuances, pour l'heure de prise en charge et l'heure de retour, parfois, on a un *statu quo*. On a autant d'élèves qui partent plus tôt que plus tard, mais cela, ce sont des évolutions un peu quotidiennes de la restructuration des circuits. Ce qu'il faut retenir, c'est vraiment l'aspect du temps de parcours.

C'était les impacts mobilité pour les élèves encore transportés.

On s'est penchés sur des cas qui ont fait beaucoup parler d'eux, ce sont des cas que l'on a sortis du transport scolaire. Nous avons contacté toutes les écoles de toutes ces zones restructurées, afin de savoir, aujourd'hui, quel mode de transport utilise l'élève qui a été sorti, en distinguant les remises en lignes publiques, les remises à pied.

Ce que vous voyez ici, c'est un exemple sur Mouscron. Une école de 250 élèves, 23 élèves remis en lignes publiques, une partie se déplace en voiture, cinq à pied, zéro en ligne publique. Il y a des résultats

interpellants. Il faut s'en douter. Il y a des élèves assez jeunes et on ne va pas lister toutes les problématiques liées à l'efficacité des lignes publiques pour des élèves assez jeunes, mais il y a la question de l'accompagnement. Les parents ont-ils le temps d'accompagner un élève dans la ligne publique ? Il y a les conditions de parcours jusqu'à l'arrêt, et cætera. On voit globalement que, pour la remise en ligne publique, des problèmes se sont posés. Ici, pour les remises à pied, on a également des personnes qui se déplacent en voiture, des personnes qui changent d'école. On a beaucoup de cas particuliers sur lesquels on ne peut pas se pencher.

Une prestation de nouveau cartographique sur la commune de Mouscron, on voit que, pour l'école fondamentale d'Herzoux, tous les élèves qui sont présentés sur la carte se déplaçaient via le transport scolaire auparavant et ont été sortis. Ce qui est intéressant, c'est de voir, avec les couleurs qui représentent ces choix-là, les répartitions modales. Les petits points verts, ce sont des élèves qui ont été remis à pied et qui viennent à pied.

Il y a également des points verts en dehors du périmètre d'un kilomètre, ce qui est assez interpellant aussi. Cela veut dire que des familles n'ont visiblement pas d'autre choix ou ont tout simplement fait le choix d'accepter cette mesure et de se rendre à pied jusqu'à l'école malgré une distance supérieure d'un kilomètre. Il y a des enseignements qui peuvent être tout à fait positifs.

Ce que vous voyez en jaune, ce sont des élèves qui ont changé d'école. Ont-ils changé d'école parce qu'ils n'avaient plus droit au transport scolaire ? C'est une autre question. Sur les motifs d'utilisation de ces différents modes, on n'a pas pu avoir une information. Le comité d'accompagnement de cette étude a décidé qu'on allait s'adresser aux directeurs d'écoles qui connaissent heureusement bien les modes de déplacements de leurs élèves, mais pour ce qui est des motifs, on n'est pas entrés dans ces détails.

Résultat pour toutes les écoles enquêtées, un large recours aux véhicules particuliers pour les élèves remis en ligne publique, avec aussi un nombre assez important d'élèves qui changent d'école. Et puis, la remise à pied qui, assez étonnamment, fonctionne très bien. C'est-à-dire qu'une bonne partie des élèves qui se sont remis à pied pour se rendre à l'école.

Concernant les pourcentages finaux par rapport à cet échantillon de 300 personnes, il faut savoir que des élèves qui ont véritablement été sortis du transport scolaire, il n'y en a pas plus de 1 000. On avait un échantillon pas mal représentatif qui couvrait toutes les zones restructurées et qui donne un message, finalement, assez positif quand on prend un échantillon de mobilité scolaire en général, lors de cette étude. On n'a pas toujours des résultats saisissants par rapport à la

marche à pied, notamment. Ici, 36 % des élèves qui ont été sortis utilisent un moyen de transport durable, covoiturage, un peu de ligne publique et la marche.

Cela a été dit tout à l'heure : c'est bien de mettre en perspective ces résultats par rapport à toute la population scolaire. La masse d'élèves qui étaient scolarisés dans les écoles enquêtées représentait 8 800 élèves. La distribution modale que l'on observe, combien viennent en voiture, et cætera, ne concerne finalement que 3 % des élèves. C'est interpellant, car ce sont des cas où des personnes ont perdu du confort, on les a sortis du transport scolaire, et c'est vécu de manière assez douloureuse par les écoles et les familles, mais cela ne concerne que 3 % de cette population scolaire, au niveau de l'échantillon.

Au niveau de la Région wallonne, les pourcentages sont encore plus faibles.

Ce n'est pas pour minimiser l'impact, c'est pour se rendre compte que - imaginons que l'on atténue complètement ces normes et que les élèves qui se déplacent en voiture, seraient récupérés par le transport scolaire - pour moi, on n'aura pas vraiment réglé les problématiques de mobilité scolaire, en général. Au contraire, on ouvre la porte à toute une série de cas similaires qui viendraient remplir le transport scolaire.

Premièrement, la réussite de la remise à pied, pour nous, c'est essentiel. La distance d'un kilomètre vers l'école est tout à fait crédible. Par contre, la remise en ligne publique, on ne peut pas nier qu'il y a des élèves assez jeunes, il y a presque une impossibilité pour les familles de pouvoir accompagner l'élève tout au long du trajet et puis de revenir à la maison et de repartir au travail. En pratique, c'est assez difficile. Mais est-ce le rôle du transport scolaire d'assumer tous ces cas qui ne peuvent pas être transportés par les lignes publiques ?

Il y a un problème théorique à ce niveau. Cela fait doublon avec les lignes régulières du TEC et ce serait donner un mauvais signal pour la mobilité durable.

Vraiment, atténuer les normes, pour nous, il y a déjà cet enjeu de mobilité scolaire en général. C'est de considérer que si on veut régler les problèmes de mobilité scolaire, vous l'avez sans doute déjà entendu, mais cela manque cruellement de plans de déplacements scolaires, où l'on va considérer tous les élèves de l'école, leur localisation, les moyens de transport possibles et de valoriser covoiturage, principalement, parce que pour l'enseignement fondamental, on se doute que les lignes publiques ne vont pas avoir une part modale énorme. Il faut valoriser le vélo, la marche à pied et, bien sûr, accepter que des familles se déplacent en voiture et maîtriser cette part modale de la voiture aux abords des écoles.

Il y a cet enjeu de mobilité scolaire, et puis il y a cet enjeu d'égalité aussi. Imaginons qu'un élève ait des

conditions de parcours difficiles vers un arrêt : absence d'accotement, le trottoir se resserre à 80 centimètres, on n'est plus vraiment dans les normes, et cætera. Par ce biais, l'accepterait-on sur le transport scolaire, alors que son voisin, lui, se rend au quotidien, péniblement vers les lignes publiques ? Il y aurait un problème d'égalité puisque l'on donnerait accès au transport scolaire sur base de conditions qui seraient octroyées à ces élèves qui passent par le transport scolaire alors que d'autres, 170 000 élèves, utilisent les lignes publiques.

Il y a des limites, pour nous, assez franches, à atténuer fortement ces normes de prises en charge. Premièrement, la règle de la remise à pied nous semble essentielle à maintenir, telle quelle. Pour les lignes publiques, par contre, il convient d'être plus réalistes, plus proches de la réalité ou, tout simplement, plus conformes à ce qui se dit dans les autres études de mobilité. Je parle, là, de l'aire d'attraction d'un arrêt TEC, un kilomètre, c'est trop. Un kilomètre pour se rendre à l'école, ou vers une gare IC-IR, c'est acceptable. Un kilomètre vers un arrêt TEC, c'est une distance trop importante. Quand on considère les aires d'attraction en fonction des types d'arrêts de transport en commun, on va plutôt considérer 500 ou 600 mètres pour un arrêt TEC. Donc, c'est un premier point.

Les autres points que l'on propose d'améliorer, c'est, premièrement, les conditions de déplacement de l'élève du domicile jusqu'à l'arrêt : la réduire, réduire les gros cas d'insécurité. Par ailleurs, il faut essayer de limiter les moments où l'élève risque d'être désorienté ou en insécurité. Dans le bus, il s'agirait de supprimer les correspondances. On remettrait un élève en ligne publique s'il parvient à rejoindre l'école, mais sans correspondance, puisque c'est un moment potentiel où l'élève peut être désorienté. S'il n'est pas accompagné, cela devient difficile. Par ailleurs, la question de la proximité de l'arrêt aux écoles doit être prise en compte.

Pour les impacts financiers, il y a des investissements qui sont à la hauteur des économies potentielles, des économies réalisées, des conditions de transport nettement améliorées pour les élèves de l'enseignement spécialisé et puis les conséquences de mobilité pour les élèves sortis. On ne peut pas nier que l'on n'a pas un pourcentage de réussite très important pour les remises en lignes publiques. La remise à pied a donné, grâce à cette étude, des résultats assez satisfaisants.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - Merci pour votre présentation.

Échange de vues

M. le Président. - Le débat est ouvert. Qui souhaite poser une question ?

La parole est à Mme Reuter.

Mme Reuter (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, Messieurs les intervenants, j'aimerais avoir quelques précisions. Je vous remercie pour votre rapport et je pense que cela vaut la peine de l'analyser plus en profondeur. On en a reçu une copie et il faudra prendre le temps de regarder. Ici, c'est une présentation assez résumée, mais intéressante.

Je reviendrai ensuite, Monsieur le Président, si vous me le permettez, mais tout d'abord, j'ai une question très précise. Quand vous dites que, finalement, l'idée est de mettre tout le monde en ligne publique, ce serait quelque part l'idéal. En même temps, si le transport scolaire existe, c'est justement parce que l'on ne peut pas mettre tous les enfants en ligne publique. Vous avez souligné, d'ailleurs, l'aspect de l'enseignement fondamental.

Ne tournez pas la tête. Si je n'ai pas compris, réexpliquez-moi. Vous avez l'air de remettre en cause la nécessité du transport scolaire en disant que ce n'est pas une solution d'amener les enfants à l'école et qu'il faut trouver autre chose. Mais s'il y a ce transport scolaire, c'est parce qu'il y a des enfants qui ne sont pas en âge d'accéder au transport public.

J'aimerais que vous me précisiez à nouveau votre pensée, car il y a, là, un truc que je n'ai pas compris.

M. le Président. - Il y avait d'abord une précision de la part de M. le Ministre et puis je donnerai la parole à M. Desgain qui l'a demandée.

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 suis un peu surpris par l'intervention de Mme Reuter. Je pense que l'on ne parle pas de la même chose. Le transport scolaire n'a pas été prévu pour une question d'âge des enfants.

(Réaction de Mme Reuter)

À la base, mais non !

Mme Reuter (MR). - Je suis bien d'accord avec vous, mais on a déjà cette discussion...

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est un transport de l'enfance. Il est prévu que, lorsqu'il n'y a pas de ligne publique pour des enfants, quel que soit leur âge, à ce moment, il y a le droit, pour les raisons du pacte scolaire - à l'origine, ce ne sont pas du tout des questions de mobilité - de mettre en place des circuits spécifiques permettant aux enfants de se rendre à l'école du choix de leur parent ou, en tout cas, l'école la plus proche du réseau de leur choix. Cela veut dire que si

vous habitez le long d'une route où passe un bus, qui s'arrête tout près de chez vous et que vous allez à l'école sur la même route où il y a un autre arrêt où vous pouvez descendre, il n'existe pas de transport scolaire spécifique, quel que soit l'âge des enfants. Les parents, s'ils estiment que les enfants sont trop jeunes, accompagnent les enfants jusqu'à l'école ou organisent les trajets de leurs enfants.

Le transport scolaire n'est pas une « garderie » et n'est pas un droit à l'accompagnement. Lorsque la ligne publique existe, il n'y a pas d'accompagnement. Pour 96 % des enfants de la Communauté française, il n'existe pas d'accompagnement et il n'y a pas de ramassage scolaire spécifique.

Nous ne parlons, ici, que des situations où on est trop éloigné, et c'est de cela que l'on discute. À partir du moment où on est trop éloigné de la ligne publique, il faut ajouter des circuits spécifiques. Quand on ajoute les circuits spécifiques, alors, effectivement, il est prévu, la plupart du temps en tout cas, un accompagnement. C'est-à-dire un plus par rapport à la ligne publique, mais le droit de base n'est pas le droit à l'accompagnement. Ce n'est pas justifié par l'âge de l'enfant. Là, c'est la responsabilité des parents. C'est justifié uniquement par l'absence de ligne publique. Sinon, on rentre dans un tout autre débat et c'est une tout autre masse budgétaire qu'il faut mobiliser.

Mme Reuter (MR). - Le débat qui est arrivé - c'est pour cela que je pose cette question - c'est que, suite aux changements de normes et de la règle du un kilomètre, on en est bien arrivé à ce débat. Des études ont montré qu'il aurait peut-être fallu réfléchir à d'autres critères que la simple norme du un kilomètre qui posait des problèmes parce que l'âge, malgré tout - vous l'avez souligné à plusieurs reprises - est un facteur.

Même si la règle de base n'est pas de mettre un transport scolaire pour un enfant plus jeune, la conséquence, aujourd'hui, est celle-là. On ne peut pas remettre certains enfants en ligne publique parce qu'un kilomètre entre arrêts de bus, c'est trop loin pour un enfant en bas âge. C'est cela le nœud, mais vous allez peut-être pouvoir m'éclairer.

À partir du moment où l'on a changé la norme, toute une série d'enfants restent sur le carreau. Alors, oui, c'est de la responsabilité des parents, mais on sait très bien pourquoi les problèmes se sont posés. On a changé le transport scolaire, on a interdit à une série d'enfants de prendre le transport scolaire, mais ces enfants-là ne peuvent pas être remis en ligne publique parce que le un kilomètre, c'est trop loin. Quoi qu'il en soit, même si le pacte scolaire ne parle pas d'âge, aujourd'hui, la réalité est celle-là. On peut éventuellement remettre un enfant à un certain âge sur une ligne publique, ce qui a été fait dans 3 % des cas, si je comprends bien l'étude, mais cela ne peut pas se faire pour certains enfants du fondamental.

J'aimerais bien que vous m'éclairiez sur votre position par rapport à cela.

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

Mme Cremasco (Ecolo). - Merci, Monsieur le Président, pour votre organisation rigoureuse des débats.

Je voudrais vous remercier pour l'étude et remercier M. le Ministre qui, de sa propre initiative, si j'ai bien compris, a amené les conclusions de cette étude en commission. Dommage que M. Jamar ne soit plus là, mais on n'a pas nécessairement besoin d'une résolution pour avoir accès à de l'information spontanément.

Le débat a été tellement tendu et vous l'avez rappelé. Il est évident que chaque cas est un cas de figure difficile. On en est tous conscients et on ne néglige rien, en sachant tout ce qu'il peut y avoir derrière les familles et derrière les enfants concernés.

Néanmoins, il est important d'avoir, ici, une vision transversale de la problématique, notamment en rappelant les grands principes d'égalité et aussi du développement durable du transport, durable dans tous les sens du terme. Vous en avez aussi bien fait l'analyse au niveau des temps de parcours, des modes de transport utilisés que de la rentabilité financière pour les groupes. Il est important d'avoir cette vision transversale. On ne peut pas discuter, ici, de cas, même si chacun des cas est important et on se sent tous concernés.

J'avais envie de relever la faiblesse des investissements, même si vous êtes venu sur la couverture des index, et cætera. De mon point de vue, je trouve qu'ils sont faibles. On aurait envie que les gains soient investis, voire qu'il y ait un investissement encore plus fort des différents groupes TEC par rapport à ce transport scolaire et, en particulier, les spécialisés, comme vous le mettiez en évidence.

C'est assez complexe à analyser, vous avez mis cela en perspective, mais ne pourrait-on faire davantage ? Pour moi, l'investissement reste à relativiser et à augmenter.

J'étais aussi étonnée par le covoiturage dans les alternatives qui reste excessivement faible, alors que des voitures ne sont remplies que d'un seul enfant et on a beaucoup parlé de la génération banquette arrière. En attendant, ce sont nos enfants qui prennent des habitudes et vous avez bien fait de rappeler tout l'enjeu de la mobilité en préalable.

(Réaction de M. le Président)

Vous n'avez jamais entendu l'expression « génération banquette arrière » ? Il y a eu des articles très intéressants... Je n'avais même pas pensé à cela !

Ce n'est pas un problème de conception, mais un problème de transport de l'enfant qui vit un certain

nombre d'années, au début de sa vie, sur une banquette arrière pour aller à l'école notamment, et qui négligent les autres modes de transport qui peuvent l'ouvrir aussi à une autre forme de mobilité sur le long terme.

Plus particulièrement, il y avait cette histoire de covoiturage. Cela m'étonne dans vos conclusions.

Par contre, il est assez étonnant de voir les discours et les débats que l'on a parfois au cas par cas et, dans cette vision transversale, il est assez étonnant de voir les temps de déplacement. Je trouve que cela mérite quand même de vous voir arriver ici et de vous voir objectiver la chose me semble intéressant, en revenant aussi sur le principe d'égalité. Il ne faut pas le négliger. Vous avez mis les chiffres en perspectives - les 96 % des élèves qui vont à l'école sans le transport scolaire et sur les lignes publiques - et, cela, on ne peut pas le négliger, ici, tous autant que nous sommes.

Par rapport à vos perspectives qui sont intéressantes, tellement de choses passent par la communication. Le rapport du médiateur mettait encore en exergue ô combien cela peut changer la donne, ô combien c'est important et difficile à réaliser de communiquer et que les discours percolent et que les alternatives puissent être mises en évidence. Mais alors, dans votre deuxième perspective, vous parliez d'atténuer les normes. J'aurais voulu savoir si vous avez évalué l'impact de l'atténuation de ces normes, notamment combien on aurait d'élèves qui rebasculeraient éventuellement de l'autre côté.

Merci beaucoup pour cet exposé et pour vouloir mettre des éléments objectifs et transversaux dans le débat. Finalement, cela sert tout le monde et cela sert l'égalité entre les élèves aussi.

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

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Président, j'ai enfin compris pourquoi ce dossier était compliqué. Vos explications étaient très claires, notamment les exemples que vous avez montrés concrètement sur le terrain. On perçoit bien le travail qui a dû être mené pour réduire les temps de parcours les plus longs. On perçoit également que, dans certains cas, on sait difficilement faire autrement qu'en allongeant un peu certain temps de parcours. On se rend compte qu'il y a un équilibre difficile à atteindre.

Je suis interpellé par les reports modaux et par le fait que certaines personnes qui sont, finalement, près de leur école sollicitent le dispositif de transport scolaire par carence, alors qu'elles sont situées assez près de leur école. Je trouve cela très interpellant.

En tout cas, il y a un volet - je voulais venir sur cette dimension-là - qui n'est pas nécessairement de la responsabilité directe du TEC et de la Région wallonne. Cela concerne la sécurité pour le déplacement à pied à proximité des écoles qui, à mon avis, dans certaines

situations, freine manifestement des familles, des parents qui pourraient accompagner leurs enfants jusqu'à l'école - ou quand ils sont assez grands les laisser partir seuls à l'école - parce qu'ils ne sont pas loin de l'établissement scolaire et pour lesquels cela pose un problème aujourd'hui. Ce n'est même pas le problème de prendre le bus pour faire 600 mètres ou un kilomètre pour aller à l'école, mais il y a vraiment une question de sécurisation des cheminements des piétons pour approcher des écoles sur laquelle on doit aussi travailler.

Cela me paraît vraiment important et, pour le vivre dans une ville perpétuellement en travaux, cela se ressent très fort quand on a des cas concrets. Des parents disent qu'ils veulent amener leur enfant juste près de l'école parce que le passage piéton à tel endroit n'est pas sécurisé ou que tel trottoir est trop étroit.

Cela mérite une attention plus importante, car vous faites des recommandations sur l'atténuation très intéressantes, mais je pense qu'il y a vraiment le volet sécurisation du cheminement piéton à proximité des écoles. Vous l'évoquez un peu dans votre rapport quand vous parlez de la dernière étape du déplacement qui est celle de l'arrêt de bus jusqu'à l'école. Voilà ce qui me paraît devoir être soigné et peut-être que, là aussi, l'école ou la commune peut avoir une responsabilité.

C'est un élément sensible qui ne vise pas que le transport scolaire, mais l'ensemble du transport en commun. C'est le dernier maillon, mais parfois c'est celui-là qui arrête les parents dans le choix du mode de déplacement qu'ils prendront pour amener leur enfant à l'école.

Par ailleurs, je trouve intéressante la suggestion de réfléchir sur le nombre de correspondances maximum qu'un enfant peut faire par le service de transport public classique, mais peut-être que la correspondance peut être modulée en fonction de l'âge. Quand on a six ou huit ans, une correspondance est effectivement difficile ; quand on en a 14 ou 15, les choses peuvent changer ; il faut peut-être réfléchir à une modulation par rapport à cela.

Il est important aussi de réfléchir à une recommandation sur le covoiturage - c'est le transparent que vous avez montré avec le cas de Mouscron qui m'a interpellé -, car on voit que les enfants sont par grappes dans certains endroits. C'est assez surprenant de voir que le choix du covoiturage n'a pas été fait ou on fait le choix de la voiture. J'imagine que des situations comme celle-là, on doit en trouver d'autres ailleurs, un peu du même type. C'est interpellant, car je pense que, dans certains cas, le covoiturage peut effectivement être une solution qui améliore la situation et la mobilité à proximité des écoles et que l'on doit pouvoir la favoriser quand c'est une solution utilisable qui peut tomber sous le sens.

M. le Président. - Est-ce possible d'avoir auprès du

secrétariat de la commission le *PowerPoint* que vous avez projeté et que l'on puisse le distribuer, un par groupe, aux parlementaires présents ? Il y a des exemples que l'on pourrait lire plus aisément sur un ordinateur que sur un rapport écrit.

La parole est à M. Vanderlinden.

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - Merci pour les interventions et pour l'intérêt que vous portez à la mission, c'est assez intéressant puisqu'évoquer les cas du transport scolaire nous rappelle, de nouveau, les enjeux de mobilité scolaire en général. Ici, on voit une vingtaine de points sur la carte, mais il faut savoir qu'il y en a 200 en plus qui ne sont pas représentés, qui sont tous les autres. Il ne faut pas l'oublier.

Pour en revenir sur le critère de l'âge, ce qui nous embête le plus avec ce critère, c'est que l'on causerait des inégalités au sein d'une même famille. C'était le cas dans une situation transitoire, mais actuellement imaginons que l'on conditionne l'octroi au transport scolaire avec l'âge on se retrouverait avec une famille...

Mme Reuter (MR). - Ce n'est pas cela que j'ai dit. Ce que je n'ai pas compris, quand vous parliez, à un moment donné, de comment sortir les enfants du transport public carrément du transport scolaire. Je ne sais plus quelle phrase vous avez utilisée, mais c'est une phrase qui m'a vraiment interpellée et où je disais qu'on ne peut pas mettre tous les enfants dans le transport public.

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - Vous parlez du critère de l'âge. Si on veut concrétiser votre point de vue, on serait amené à conditionner l'octroi au ramassage scolaire...

Mme Reuter (MR). - C'est un débat que j'ai eu...

M. le Président. - Laissez un peu répondre...

Mme Reuter (MR). - Oui, mais c'est pour expliquer ma pensée.

M. le Président. - Je pense qu'il a bien compris.

Mme Reuter (MR). - Je ne pense pas. Laissez-moi au moins préciser. J'ai souvent eu ce débat avec le ministre sur le critère du kilomètre. Ma question était de dire : « N'aurait-il pas fallu avant de déterminer ce critère du un kilomètre, voir s'il n'y avait pas d'autres critères qui étaient plus adéquats pour donner une règle au transport scolaire ? ».

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - La liste des critères peut-être très longue alors, parce que nous nous sommes forcément posé la question du travail au quotidien sur la mobilité douce dans les plans de mobilité, Plan Wallonie cyclable, et cætera. Les critères de qualité des cheminements

piétons, le critère de l'âge, on le connaît bien. C'est juste qu'établir une grille qui viendrait à sélectionner ou non des élèves sur base des multiples critères par rapport au transport scolaire amènerait forcément toute une série de cas qui seraient complètement inégalitaires entre un cas et un autre. Cela ne nous semble simplement pas réaliste. Cela pourrait ouvrir la porte à trop d'abus dans le sens où beaucoup de familles se trouveraient dans un cas où le cheminement piéton est un peu trop long ou pas en bon état et, forcément, on est rabattu sur le ramassage scolaire. Cela ouvre la porte alors aux 600 000 élèves en plus qui, eux, se débrouillent différemment. Financièrement, ce n'est vraiment pas acceptable.

Concernant le point des investissements, on a analysé finement tous les projets des différents TEC et on les a chiffrés sur base de toutes leurs données. Beaucoup de projets sont en cours. Des projets ont eu lieu lors de cette rentrée 2013, mais n'étaient pas encore notés dans l'étude. On avait un gain de 300 000 euros, mais il est assez théorique. Il était pertinent au moment de l'étude, et puis maintenant, si cela tombe, on est déjà dans un bilan « négatif » avec plus investissements que de gains si on prend tous les cas de restructuration et les cas de création de circuits.

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

Mme Moucheron (cdH). - Par rapport à l'introduction faite par M. Vanderlinden, il y avait notamment l'aspect de la mobilité. D'ici quelques années, cela sera un enjeu énorme, mais aussi en matière d'environnement. C'est déjà un enjeu énorme aujourd'hui. Le nombre d'élèves qui prennent la voiture, forcément, ce n'est pas pour améliorer la mobilité globale et, spécifiquement, la mobilité scolaire. Là où je vous rejoins tout à fait, vous l'avez dit, je pense qu'il faut un plan mobilité spécifique scolaire. Je le défends dans ma commune, j'essaie de le mettre sur pied, car, pour moi, c'est fondamental. C'est par là que cela passera.

Cela passe par la sécurisation des accès pour les piétons et, là où je voulais en venir, c'est que je n'ai pas vu de vélo. Les comptez-vous dans les piétons ? Ou le vélo n'a-t-il pas du tout été une option envisagée par des élèves qui ne vont plus en bus ? Les aménagements des communes tendent quand même... On travaille à aménager des pistes cyclables de plus en plus sécurisées. On peut faire des ramassages en vélo, tout à fait.

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - Parmi la trentaine d'écoles sollicitées, il y a eu quelques cas de vélos qui ont été cités assez vaguement. On n'a pas vraiment eu les informations tout à fait précises sur la mobilité douce. C'était majoritairement à pied. Les deux, trois ou quatre vélos, on les a remis dans les statistiques au niveau des déplacements des piétons.

Voilà, la mobilité à vélo des élèves du fondamental de SECA n'est pas spécialement ressortie, mais cela ne doit pas masquer que cela progresse. On peut penser aux brevets du cycliste. Les *Bike to School* ont encore prouvé récemment que, sur le terrain, des milliers de kilomètres sont réalisés au quotidien par tous ces élèves qui se déplacent à vélo. Cela reste, pour l'instant, des parts modales assez faibles, on n'est pas encore à l'objectif que l'on se fixe dans le Plan Wallonie cyclable, mais c'est quelque chose qui se développe sur le terrain.

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

Mme Cremasco (Ecolo). - J'imagine que cela n'a pas été fait parce que cela doit être un travail conséquent. Sur l'atténuation des normes, on sait plus ou moins évaluer parce que vous faisiez quelques suggestions qui me semblent intéressantes comme cela à vue de nez, mais je n'ai aucune idée de l'impact que cela pourrait avoir.

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - On a analysé l'impact du nombre d'élèves qui pourraient, en fait, rentrer dans le transport scolaire, mais qui, auparavant, n'y seraient pas puisqu'ils étaient entre 500 et 1 000 mètres. C'est en cours d'analyse au niveau des différents textes, si je ne me trompe pas, c'était une des suites potentielles du dossier. À ma connaissance, les TEC sont en train d'analyser le réalisme.

Mme Cremasco (Ecolo). - Parfait, c'est très bien.

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

M. Desgain (Ecolo). - Je ne sais pas si vous pourrez répondre. Avez-vous pu identifier, à certains endroits, des déficiences dans le réseau de TEC classique où une desserte ne serait pas satisfaisante pour un quartier où cela pourrait s'expliquer naturellement ?

M. Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD. - Via cette étude, cela ne peut pas ressortir.

On est obligé de se pencher sur l'offre en transport, la ligne publique à l'échelle de l'agglomération, à l'échelle de la commune, via les plans de mobilité, et cætera. Via cette étude, on entre par le transport scolaire, on n'a pas la vue globale de la structuration de la ligne publique au sein de chaque cas.

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

M. Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD). Pour nous stimuler, lorsque je vais en Flandre, je me dis qu'ils sont encore plus motorisés que nous. Cependant, ils ont les trains qui fonctionnent et les enfants savent rouler en vélo. Ce sont les grands-mères qui vont chercher les enfants. Je vois parfois les grands-mères avec un enfant sur le porte-bagages devant et sur le porte-bagages derrière. Il y a une culture du vélo qui est

complémentaire au train et avec des réseaux denses et fréquents, de la qualité sur les trains.

Puis, je me reviens en Wallonie et je suis très mal, surtout avec ce problème de sécurité. Si nos enfants risquent leur vie, on sait bien que les jours raccourcissent, et caetera. Je me dis, nous, nous n'avons pas de solution alternative maintenant. Si l'on ne répond pas à la problématique des enfants, la chaîne modale qui a été étudiée dans différentes études par le passé montre bien qu'à partir du moment où vous prenez votre voiture pour conduire vos enfants à l'école, vous-même, vous êtes en voiture et vous resterez en voiture. C'était juste pour nous dire qu'il faut trouver quelque chose !

M. le Président. - Je pense que c'était le mot de la fin, sauf si Mme Reuter a peur d'être frustrée en sortant de cette commission et je ne voudrais pas qu'elle dise que je dis du mal.

La parole est à Mme Reuter.

Mme Reuter (MR). - Vous me tendez une perche, Monsieur le Président.

M. le Président. - Je suis gentil.

Mme Reuter (MR). - Je vous remercie vraiment pour votre analyse, mais mon sentiment, aujourd'hui, est que l'on aura encore ce débat, que l'on reviendra encore sur la question et j'ai le sentiment que l'on a mis la charrue avant les bœufs.

Avant cette règle du un kilomètre qui - j'en reste persuadée, je l'ai déjà dit et je le répéterai tant qu'il faut - est simplement une conséquence qu'il a fallu, à un moment donné, trouver des moyens de financer ce transport scolaire, parce qu'il y a quelques années, un membre de votre Gouvernement wallon a décidé de mettre la gratuité jusqu'à 12 ans.

Le problème, il est là. Il y a eu une explosion de la demande, parce que l'on a voulu être grand seigneur et dire : « On accorde la gratuité jusqu'à 12 ans ». Résultats : un engorgement, des finances insupportables. Il a fallu trouver des solutions. On a mis cette règle de un kilomètre qui, pour moi, ne résout pas le problème. On n'a pas sécurisé les abords des écoles puisqu'il y a encore trop de correspondances, puisque le problème de l'âge, quoi qu'on en dise, même si ce n'est pas la base du transport scolaire, est un problème réel et on parle d'un enfant de six ans pour qui une correspondance serait peut-être un maximum, il ne faudrait pas en mettre plus.

Un enfant de six ans - tout dépend encore du village, de la région - tout seul dans un bus, vous m'excuserez... Je suis peut-être une maman poule, mais c'est dangereux. Il faut relativiser tout cela. Je reste persuadée que l'étude est intéressante, mais que l'on est devant un fait accompli. Cette règle du un kilomètre, maintenant, elle existe. Je pense qu'il aurait fallu étudier d'autres possibilités avant celle-là.

En effet, le but fondamental était de faire des économies en tout cas, parce que l'on ne savait pas répondre à l'explosion des demandes. Voilà, ma frustration, elle est là, Monsieur le Président, elle n'est pas face à l'étude.

M. le Président. - Mais vous avez pu l'exprimer, Madame Reuter.

Mme Reuter (MR). - Je n'ai pas fini, vous savez, vous me verrez encore dans cette commission.

Voilà, ma réflexion, c'est plus celle-là, c'est de se dire, on est devant un fait accompli et on essaye de se dire comment on pourrait trouver des solutions, des solutions durables, mais on est encore loin du compte, on est bien d'accord. Les pistes cyclables ne sont pas en bon état dans des tas d'endroits. Il y a une réalité économique aussi, avec des parents qui travaillent à deux.

Des tas de choses entrent en ligne de compte. Personnellement, je trouverais cela très bien que les enfants aillent à l'école à pied ou à vélo, et je trouve cela génial quand c'est possible. À un moment donné, il faut avoir les deux pieds bien ancrés sur terre. Il y a la réalité économique et la réalité des familles, aujourd'hui, qui ne permet pas d'envisager cette solution. Je pense, effectivement, que cette règle était prématurée. Cela ne remet pas en cause l'étude, mais les résultats de l'étude montrent que l'on est loin du compte et que cette règle n'a pas résolu grand-chose. Si une partie de l'argent a été remise pour le spécialisé, vous connaissez mon combat pour les bonnes conditions de transport des élèves dans l'enseignement spécialisé.

Encore une fois - je l'ai déjà dit ici dans cette commission - retirer à certains pour remettre à d'autres, ce n'était pas une solution pour moi. Voilà, c'est un débat qui n'est pas terminé.

M. le Président. - Je voudrais clôturer maintenant. Je remercie nos deux intervenants de ce matin pour la présentation des documents. Merci d'avoir passés deux heures de votre temps avec nous et on fera, j'imagine, bon usage des documents avec le *PowerPoint* et avec les documents.

- La séance est suspendue à 13 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures.

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

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ASSAINISSEMENT DU SITE DE L'ANCIENNE COKERIE D'ANDERLUES »

Mme la Présidente. - 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 « l'assainissement du site de l'ancienne cokerie d'Anderlues ».

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, encore une fois, la même question. Il y a près de trois ans que je vous interrogeais sur ce dossier. Force est de constater que, sur le terrain, les choses n'évoluent guère.

Pour rappel, le site de l'ancienne cokerie d'Anderlues a été retenu par le Gouvernement wallon parmi les sites de friches industrielles les plus polluées de Wallonie en vue d'une réhabilitation prioritaire dans le cadre du Plan Marshall. Eh bien aujourd'hui, malgré ce classement peu enviable, le site est loin d'être dépollué.

Pensez-vous encore que les travaux de dépollution commenceront sous votre ministère ? Qu'est-ce qui explique la longueur des diverses procédures ? Où en est-on aujourd'hui ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vous informe que le site de l'ancienne cokerie d'Anderlues fait l'objet de deux procédures de réhabilitation.

Une partie, à savoir les parcelles exploitées par la SPRL Carbonetta, a fait l'objet d'un plan de réhabilitation, instruit selon les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2007 relatif aux plans de réhabilitation. J'ai approuvé ce plan de réhabilitation par arrêté en date du 5 août 2013.

Le solde du site fait, quant à lui, l'objet d'une procédure relevant des dispositions de l'article 43 du

décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

Dans ce cadre, des projets de mises en demeure des interlocuteurs concernés m'ont été soumis par mon administration, pour approbation, le 13 août 2013.

Le 2 septembre, des compléments d'information ont été sollicités auprès de mon administration ; ces compléments devant m'être transmis dans les meilleurs délais de sorte que la mise en demeure puisse être envoyée courant du mois prochain.

Les travaux de réhabilitation ne débiteront pas cette année, mais début de l'année prochaine.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je suis heureuse d'entendre tout ce que M. le Ministre vient de dire.

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LUTTE CONTRE LES DÉCHETS SAUVAGES »

Mme la Présidente. - 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 « la lutte contre les déchets sauvages ».

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, la propreté publique doit être une priorité, il s'agit d'une question d'image de marque et d'environnement.

En janvier 2012, vous annonciez une stratégie visant à lutter contre les déchets sauvages.

Actuellement, quelle est l'analyse de la situation en Wallonie ?

Vous aviez également précisé qu'une analyse des bonnes pratiques en matière de lutte contre ce type de déchets, plus précisément en matière de propreté, devait débiter peu de temps après.

Le but devait être la réalisation d'un benchmarking des politiques de propreté de différents pays ou différentes régions de l'Union européenne.

Le *benchmarking* de différentes politiques menées dans d'autres pays a-t-il été réalisé ? Quelles les conclusions en ont été tirées ? Pouvez-vous nous faire le point sur la situation réelle ?

Concrètement, où en est cette stratégie de lutte contre les dépôts sauvages ? Comment envisagez-vous de lutter réellement contre ce fléau ? Où en est-on dans la coordination des différents acteurs chargés de la lutte contre les dépôts sauvages ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, en ce qui concerne l'analyse de la situation, la première phase d'une étude sur les déchets sauvages en Wallonie s'est terminée au premier trimestre 2013.

Cette étude visait à :

- préparer l'encadrement, le suivi et le traitement statistique des analyses du gisement et de la composition des déchets sauvages dans différentes zones géographiques de la Région wallonne ;
- d'étudier la mise en place d'une méthode d'extrapolation à toute la Région.

La deuxième phase de l'étude doit viser à mettre en place la méthodologie déterminée lors de la première phase pour :

- caractériser la composition des déchets sauvages sur un échantillon de parcelles ;
- estimer le plus précisément possible, et en tenant compte de nombreux biais, la quantité de déchets sauvages par extrapolation des données pour l'ensemble de la Région wallonne.

Cette deuxième phase d'analyse de composition et d'extrapolation des résultats devra passer par la réalisation d'une campagne d'analyse des déchets sauvages.

Celle-ci sera réalisée par des inventaires de terrain sur des bandes d'échantillonnage délimitées dans différents types de parcelles présélectionnées - bords de routes provinciales, parcs urbains, trottoirs, et cætera. Ces échantillonnages débuteront dans les prochains mois.

Par ailleurs, je veille à ce que la lutte contre les déchets sauvages en Wallonie fasse partie intégrante du programme d'action de Fost Plus.

Le fonds alimenté par Fost Plus est naturellement sollicité pour mettre en place certaines actions. Dans ce cadre, un appel à projets relatif à la propreté publique « Alapoubelle » a été lancé en janvier 2013. Quelque 105 dossiers ont été introduits à cette occasion. Les 27 projets retenus par le jury concernent tant les communes, que les intercommunales, les contrats de rivière, et cætera. Je vous invite à consulter le site Internet www.alapoubelle.be afin d'obtenir toutes autres

informations sur cet appel à projets.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ces éléments de réponse.

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

Mme la Présidente. - 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 « la réhabilitation de la goudronnerie de Ransart ».

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je me permets de vous interpeller concernant la réhabilitation de l'ancienne goudronnerie Robert à Ransart, car celle-ci semble être au point mort. La SPAQuE est confrontée au refus du propriétaire d'une déchetterie de lui vendre son activité. Entre Ransart et Fleurus, la friche de l'ancienne goudronnerie Robert - chimie lourde et dépotoir - souffre d'une très forte contamination en hydrocarbures et huiles minérales entre autres. La nappe souterraine est touchée et la proximité d'habitations en aval constitue une « situation préoccupante », selon la SPAQuE.

Les premiers travaux de réhabilitation étaient prévus pour le second trimestre 2006. Ils n'ont cependant toujours pas commencé.

En 2006, le propriétaire, exploitant du site, a introduit une action en justice visant à contraindre la SPAQuE à acquérir le site avant de le réhabiliter. Mais le propriétaire exige un montant trop élevé.

La pollution sur le site est énorme et touche également les jardins des riverains. La réhabilitation du site devrait coûter 12,5 millions d'euros. Le site ne peut être racheté au prix demandé. L'action judiciaire entamée en 2006 est toujours en cours. Pouvez-vous faire le point sur ce dossier et, le cas échéant, nous présenter des pistes de solution ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, le site de l'ancienne goudronnerie Robert, située sur les communes de Charleroi et de Fleurus, est incontestablement un site très pollué,

notamment en hydrocarbures et en huiles minérales.

Les eaux souterraines, également impactées, percolent jusqu'aux jardins des riverains.

Cette friche fut aussi une décharge pour déchets industriels dans le courant des années 1970. Sur une partie de celle-ci, la société Hermans a développé dès 1993 une activité de tri de déchets. Cette activité autorisée freine considérablement l'assainissement du site. En effet, la société Hermans s'oppose à toute intervention de la SPAQuE, si ce site ne fait pas l'objet d'un rachat préalable.

Je peux néanmoins vous rassurer quant au travail d'investigation de la SPAQuE, qui, malgré ce blocage, a pu terminer les études environnementales, et développer un scénario de réhabilitation. Ce scénario, datant de 2005, a d'ailleurs été confirmé lors de sa réactualisation en 2012. Le montant de ces travaux devrait dépasser les 12 millions d'euros. Dès que l'accès au site sera possible, les travaux pourront dès lors débuter rapidement.

À noter que, préalablement à la mise en œuvre de cette réhabilitation, la SPAQuE a, dès 2006, réalisé une étape préliminaire des travaux consistant en une mise en sécurité des jardins des riverains, situés en contrebas du site, et ce, afin de récolter et d'évacuer les pollutions s'écoulant en provenance du massif de déchets qui, auparavant, stagnaient au fond des jardins.

En 2013, la SPAQuE a également procédé au rachat d'une habitation présente à l'intérieur même du site, et qui ne pouvait être conservée. Cette habitation a fait l'objet d'une déconstruction en août de cette année, j'en reviens à votre question sur l'acquisition du site, le contentieux porte précisément sur le coût d'acquisition du terrain, la Wallonie propose en effet de l'acquérir pour l'euro symbolique au vu des coûts de dépollution, ce que conteste l'exploitant.

Parallèlement à ce conflit, se pose également la question de la relocalisation de l'exploitant, des différentes tentatives de trouver un nouveau site d'accueil pour ces activités de tri, et de recyclage de déchets de construction. En effet, dès 2005, des contacts ont été établis pour permettre la relocalisation de la société Hermans, sans grand enthousiasme des autorités locales, que ce soit la Ville de Charleroi, ou le port autonome.

Ce manque d'entrain et de volonté persiste encore actuellement. J'ai contacté le bourgmestre de Charleroi pour tenter de débloquent la situation. Je vous informe également du conflit existant au niveau du respect du permis. En effet, la société Hermans a étendu son exploitation de manière illégale, plusieurs procès-verbaux de constat pour absence ou non-respect de permis ont été dressés par le Département de la Police et des Contrôles, et envoyés aux communes de Fleurus et

Charleroi. Ce n'est pas en 2006, c'est en 2008. Le 29 mars 2011, un jugement du tribunal correctionnel de Charleroi a imposé la remise en état d'une partie du site. Ce jugement renforçant l'application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 octobre 2005, chargeant la SPAQuE de procéder à des mesures de réhabilitation du site goudronnerie Robert à Ransart.

Enfin, le 12 juillet 2012, l'administration, après constat de l'inexécution de ce jugement, a demandé à la SPAQuE de le mettre en œuvre. L'administration invite ainsi la SPAQuE à réhabiliter l'ensemble des parcelles visées par l'arrêté du Gouvernement wallon, en respectant les termes du jugement précité.

Par ailleurs, tout récemment, l'administration a pris les dispositions nécessaires afin de lancer les astreintes prévues par le jugement en question. Cependant, la demande de l'administration est techniquement impossible à satisfaire, en effet, le jugement du tribunal correctionnel ne concerne qu'une partie des parcelles polluées sur le site, il est dès lors envisageable de procéder à une expropriation du site, pour cause d'utilité publique.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, je constate, en effet, que ceci est très complexe, et j'espère que vous serez derrière pour attiser le feu.

**QUESTION ORALE DE M. BORSUS À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE DRAGAGE DES
COURS D'EAU »**

**INTERPELLATION DE M. BORSUS À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE DRAGAGE DES
COURS D'EAU »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le dragage des cours d'eau » et l'interpellation de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le dragage des cours d'eau ».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question et développer son interpellation.

M. Borsus (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaiterais faire le point concernant cet important dossier lié au dragage des cours d'eau, notamment dans sa dimension budgétaire.

On sait à quel point, la fluidité du trafic ferroviaire, d'une part, et la dimension environnementale que revêt le fait de curer régulièrement nos cours d'eau sont des éléments qui, à la fois du point de vue socio-économique, mais aussi financier, sont des éléments prioritaires.

Monsieur le Ministre, vous avez hérité, vous l'avez rappelé à la faveur de questions ou d'interventions dans des débats antérieurs, d'un dossier difficile, avec un arriéré considérable, nonobstant des promesses nombreuses exprimées avant que vous ne gériez cette matière.

Vous avez mis en place un mécanisme pour soutenir la mise en œuvre pluriannuelle du programme. Ce programme est soutenu financièrement via un détour à la fois par la SPAQuE et par la SOWAFINAL, puisque la Région wallonne, dont les finances sont gravement obérées - comme chacun le sait - n'était pas en mesure de payer des dépenses aussi prioritaires.

L'ensemble de cette approche a permis de réactiver le dossier, mais en même temps, de générer des dépenses considérables, tout d'abord des dépenses liées aux arriérés antérieurs puisqu'il semblerait que la Région wallonne ait été invitée à payer des sommes d'intérêts de retard considérables, c'est une de mes questions. Deuxièmement, il semble que le budget actuel soit, nonobstant la mobilisation qui a été décidée, insuffisant, près de 17 millions d'euros pour pouvoir mener à bien le programme.

Cette situation délicate m'a amené à une réunion avec l'administration régionale, où les entrepreneurs et entreprises partenaires ou concernées par les marchés en cours, ou marchés potentiels, ont été invités à trouver des solutions, à réduire la voilure ou, le cas échéant, à faire des propositions d'abandon de leur activité.

C'est une réunion qui n'a pas manqué de laisser perplexe au point que la publication d'août 2013 d'*Incidences*, dont on salue les 20 ans d'existence, a livré un compte rendu assez méticuleux et précis, à la fois de cette réunion, mais aussi des difficultés rencontrées concernant les mises en œuvre des marchés, et également à propos de la réduction du programme.

Il me semblait... - c'est la raison pour laquelle j'ai adressé deux questions sœurs ou, à tout le moins, cousines, Madame la Présidente, aux deux ministres qui ont une part de compétence en la matière, pour que nous ayons, et que vous ayez surtout l'occasion de faire le point sur cette importante matière : planning, travaux, budget, programmation, éventuelles pénalités ayant été prises en charge, hélas, par la Région wallonne ou qui devraient l'être ou risqueraient de l'être à l'avenir.

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

M. Desgain (Ecolo). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, de façon brève, car j'ai déjà vu aujourd'hui pas mal d'informations par rapport au dossier en cours, pour demander à M. le Ministre qu'il fasse le point sur l'état d'avancement du dragage des voies d'eau en Wallonie, et peut-être pour aussi indiquer si des priorités sont faites aujourd'hui dans l'ensemble des chantiers.

Certains endroits rencontrent plus de problèmes par rapport à la navigation. J'aurais voulu savoir si un travail a été mené pour résoudre le dragage aux endroits où la navigation est pénalisée, soit parce que les bateaux ne savent pas passer à pleine capacité, soit parce que la manœuvre à certains ouvrages devient compliquée. Il me paraît important, dans un contexte comme celui que l'on connaît aujourd'hui, de pouvoir avoir des priorités. Je rappelle qu'en matière des dragages de voie d'eau, plusieurs technologies différentes existent, et qu'une technologie a été testée notamment sur la Haute Sambre, de travail avec des filtres-presses, où on vient faire des dragages beaucoup plus localisés ; ce qui est intéressant pour certaines situations.

Cela peut, sur certaines voies d'eau qui sont aujourd'hui en difficulté parce qu'elles sont un peu trop envasées, constituer des solutions moins coûteuses que le dragage généralisé et profond, comme cela s'est fait dans les années 70 ou 80, sur certaines voies d'eau. Voilà, c'est avec intérêt que j'entendrai les précisions que M. le Ministre pourra apporter aux questions soulevées.

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. - Messieurs les députés, je tiens à rappeler et insister, une fois encore, sur le programme en cours que j'ai initié.

Cette législature est la première à reprendre le dragage des voies navigables, mais également à rattraper un passif de presque 15 ans, sans presque aucun dragage. Je rappelle que nous ne sommes pas dans du dragage d'entretien, mais que l'on est dans du rattrapage de passif, de pratiquement 15 ans. Un désinvestissement tel que la circulation sur nos fleuves était menacé. Ce passif global était estimé à six millions de mètres cubes, le dragage du passif prioritaire, c'est-à-dire pour permettre la navigabilité dans de bonnes conditions, c'est cela le critère de priorisation. Il enlèvera du lit des cours d'eau environ deux millions de mètres cubes. Ce plan de dragage prioritaire devra se dérouler sur plusieurs années et la première partie de ce plan, pour les années 2010 à 2014, est en cours. Cette première partie permettra de rattraper de l'ordre d'un tiers le passif prioritaire. Elle devra nécessairement se poursuivre encore plusieurs années, au moins jusque 2020.

Le financement de cette première partie du plan prioritaire a nécessité de débloquer 100 millions d'euros entre 2012 et 2014. Vous avouerez que, pour une législature à difficultés budgétaires comme nous la connaissons, c'est un fameux montant pour résorber ce retard, dont 67 millions d'euros sur le financement alternatif.

Malheureusement, les coûts de cette remise à flot ont été encore plus importants que prévu. Les mécanismes de révision des prix prévus par les marchés sont plus importants du fait, notamment, que les marchés publics lancés en 2006 et 2008 n'ont débuté qu'en 2010.

Devant cet état de fait, le paiement sera étalé sur une plus longue période afin de ne pas remettre en cause l'important travail en cours de dragage des fleuves. Le paiement se fera entre 2013 et 2014 essentiellement. Travail qui est non seulement essentiel pour l'environnement, mais aussi pour l'économie fluviale.

Je peux vous assurer qu'il n'y a pas de difficulté en 2013, ni pour les factures déjà émises ni pour celles à venir. En ce qui concerne les factures de 2011 et 2012, elles ont toutes été payées par la SPAQuE, ainsi que les intérêts de retards qui se montent à 309 255,78 euros. Pour 2013, il n'y a aucune facture en souffrance et, par conséquent, aucun intérêt de retard.

Enfin, je terminerai avec les questions techniques. Dès 1995 et la publication de l'arrêté relatif aux produits de dragage, l'administration a procédé à des campagnes de caractérisation de la qualité des sédiments des voies navigables, en suivant les prescriptions de l'arrêté pour ce qui concerne la constitution des prélèvements, et en faisant appel à des laboratoires agréés pour ce qui est de leur analyse.

De par notre passé industriel, le fond de nos voies d'eau navigables recèle encore d'importants volumes de sédiments fortement contaminés, qui peuvent localement être recouverts de dépôts plus récents, en principe de meilleure qualité. Certaines de ces masses de sédiments peuvent parfois être mobilisées au gré des épisodes de crues et décrues. Une remise en suspension d'anciens sédiments fortement contaminés n'est jamais exclue.

Si, ponctuellement, des différences ont pu être relevées entre ce que l'administration avait indiqué comme qualité pour les sédiments, et ce que les opérateurs ont pu trouver lors des travaux, celles-ci restent marginales et peuvent s'expliquer par le fait que : les dragages ont repris quelques années après les caractérisations et qu'une certaine marge a été accordée aux dragueurs quant à la profondeur du dragage.

Par conséquent, dans la très grande majorité des cas, les opérateurs trouvent sur le terrain des sédiments de qualité conforme à ce que l'administration leur a

indiqué.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). - Merci, Monsieur le Ministre pour ces différentes informations. Il n'en demeure pas moins vrai que nonobstant le programme déployé, son financement est externalisé. C'est de nouveau un financement qui sort du budget régional, mais qui, in fine, va l'impacter. Ceci s'ajoute à beaucoup d'autres, que ce soit sous forme de financement ou de garantie, ce qui ne manque pas de soulever l'inquiétude.

On observe que nonobstant le décalage de temps, le différentiel est de 17 millions d'euros, c'est une somme extrêmement considérable qui doit être soit identifiée, soit trouvée, soit qui doit se traduire par l'abandon d'une partie du programme.

J'observe - vous l'avez exposé en toute sincérité - que la Région dépense plus de 300 000 euros en pénalités et intérêts de retard, ce qui en dit long sur la gestion budgétaire régionale. Quant on peut se permettre de dépenser parce que le mécanisme n'a pas été structuré budgétairement, 300 000 euros à fond perdu, en intérêts de retard, c'est totalement déplorable, et cela l'est encore en plus en ces périodes de disettes budgétaires.

Le dernier élément, Monsieur le Ministre, je prends acte - je ne suis pas en situation de l'apprécier - de votre message rassurant quant aux prescriptions scientifiques et aux analyses environnementales, ou des caractérisations que vos services ont pu mener concernant les prélèvements qui ont été opérés.

Merci, en tout cas, de votre éclairage.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Desgain.

M. Desgain (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre pour ces éléments de réponse. Je vois que vous avez pris le problème à bras-le-corps pour vous attaquer à un passif de non-dragage pendant une quinzaine d'années qui posait de réels problèmes pour la navigation fluviale en Wallonie, alors que l'on sait que, dans tous les modes de déplacements, de transports de marchandises, on aura besoin de plus en plus de la voie d'eau pour ces marchandises.

C'est vraiment important d'avoir défini des priorités dans les tronçons. Dans les voies navigables qu'il faut draguer, je trouve que c'est vraiment important. Le Gouvernement wallon a décidé d'y apporter un financement, il est certes alternatif, pour une partie, mais il valait mieux le financer de façon alternative que de ne rien faire. Je pense que l'on nous l'aurait reproché. On a un outil à notre disposition qu'il faut tenir en état. Je vois que vous-même et le Gouvernement wallon avez pris vos responsabilités pour vous s'y attaquer, je ne peux que m'en réjouir.

Nous savons qu'au-delà de 2014, la question restera posée pour la suite de l'apurement du passif, c'est un élément qui restera tout à fait important. Mais pour cette législature-ci, je ne peux que constater que des actions sont menées avec énergie pour commencer à régler le problème.

Mme la Présidente. - L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ SUR « L'EXONÉRATION DE LA
TAXE SUR LES EAUX USÉES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « l'exonération de la taxe sur les eaux usées ».

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

M. Stoffels (PS). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je suis interpellé par les entreprises sur l'extrême lenteur du service qui doit suivre les dossiers de demande d'exonération de la taxe sur les eaux usées introduites par les particuliers ou par les entreprises.

Il me revient ainsi le cas d'une société de transformation agroalimentaire ayant introduit après l'investissement adéquat une demande en 2011. Or, jusqu'à ce jour, cette société n'a pas obtenu de réponse de la part des services, et ce, malgré plusieurs rappels de la part de la société comme de la part de la commune, d'ailleurs. Comment ces sociétés ou les autorités communales peuvent-elles nous prendre au sérieux lorsque nous leur racontons, tous, le bien que la Région wallonne envisage de faire pour développer nos entreprises et pour favoriser la création d'emplois, si dans de tels cas pourtant pas compliqués à gérer, ils sont confrontés à une attitude telle que je viens de la décrire ?

Monsieur le Ministre, quelles sont les pistes d'amélioration possibles à implémenter pour qu'à une action posée, une réponse soit donnée dans des délais raisonnables ?

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, depuis la création du coût-vérité à l'assainissement, le 1er janvier 2005, le régime fiscal des eaux usées domestiques est devenu hybride selon que ces eaux viennent de la distribution publique ou d'une autre source - prise d'eau de surface, prise d'eau souterraine, et cætera. Les eaux usées industrielles sont, quant à elles, soumises à la taxe sur le déversement des

eaux usées industrielles - quelle que soit la source d'alimentation.

La coexistence du CVA et de la taxe, gérés par trois organismes différents - SPW, SPGE et distributeurs - complique et retarde les opérations de recouvrement ou de remboursement des montants du CVA.

Cette situation est bien connue et j'y suis sensible, la résolution de cette situation étant d'ailleurs prévue dans l'avant-projet de décret sur le financement de la politique de l'eau, adopté en première lecture au Gouvernement en juillet dernier. Le nouveau régime proposé devrait simplifier la situation pour tous et accélérer les procédures.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Je prends acte de la réponse que M. le Ministre m'a donnée. Je tiens d'ailleurs à le remercier de la sincérité avec laquelle il a développé les informations. Je pense qu'il faudra veiller à ce qu'à l'avenir, cette manière de gérer ce dossier introduit en 2011, et qui n'a toujours pas trouvé de réponse en 2013, appartienne au passé.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LA PRÉVENTION ET
L'INFORMATION CONCERNANT L'AMIANTE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la prévention et l'information concernant l'amiante ».

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

M. Stoffels (PS). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, nous savons tous ici les effets extrêmement nocifs que l'amiante peut avoir sur la santé et l'environnement.

Une série de dispositions légales ont déjà été prises ces dernières années qui concernent l'interdiction de l'utilisation de l'amiante, la protection des travailleurs sur le lieu de travail ou encore les travaux de désamiantage des bâtiments.

Il n'en reste pas moins que la problématique pour les bâtiments construits avant 1998 est souvent évoquée et, à juste titre, dans les questions initiatives parlementaires. À cet égard, je souhaiterais vous demander si, à l'occasion de la réforme en profondeur du CWATUPE et de son évolution vers la CoDT, vous avez pris une initiative concernant la présence d'amiante dans les bâtiments construits avant 1998, date de l'interdiction de l'amiante dans la construction.

Plusieurs pistes ont déjà été évoquées dans ce cadre.

Premièrement, étudier la possibilité d'établir un « inventaire amiante » succinct pour toute habitation construite avant 1998, disponible lors de la cession ou de la location de l'immeuble via, éventuellement, l'article 85 du CWATUPE. On sait, en outre, qu'un tel mécanisme existe en France.

Deuxièmement, envisager l'extension du « diagnostic amiante » à tous les travaux de rénovation soumis à l'obtention d'un permis d'urbanisme pour les immeubles construits avant 1998, ainsi que l'instauration d'un contrôle ad hoc.

Par ailleurs, votre prédécesseur avait publié, en 2007, une brochure très bien réalisée, me semble-t-il, et intitulée « L'amiante dans et autour de la maison ». Pourriez-vous me dire si cette information est toujours d'actualité et si vous avez pris d'autres mesures d'information du citoyen en ce qui concerne la sensibilisation aux risques environnementaux et sanitaires liés à l'amiante ?

Enfin, où en est-on dans la reprise de l'amiante dans les parcs à conteneurs ? On sait que celle-ci nécessite, à tout le moins, une formation spécifique, ainsi que du matériel de collecte adapté afin de réduire les risques pour les agents. Vos services organisent-ils de telles formations à l'attention des préposés dans les parcs à conteneurs ? Comment aidez-vous les intercommunales à s'équiper en matériel de collecte ? Quel est le tonnage annuel de reprise de l'amiante dans les parcs à conteneurs ? Envisagez-vous, à travers le Plan wallon des déchets Horizon 2020, de mettre en place des stratégies particulières pour sa collecte ? Avez-vous des objectifs chiffrés ?

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, il existe une série de dispositions légales, tant fédérales que régionales, en matière d'amiante. L'essentiel de la réglementation fédérale est consigné dans le Règlement général pour la Protection du Travail. Le Gouvernement fédéral est également compétent en matière de normalisation des produits - interdiction de l'amiante par arrêté royal du 3 février 1998. La Région wallonne a complété la législation fédérale par trois arrêtés ayant trait à la gestion des chantiers d'enlèvement d'amiante.

En ce qui concerne le CoDT, comme vous le savez, la priorité est à l'adoption du cadre. Les questions que vous évoquez doivent s'envisager au travers de la mise en œuvre des arrêtés d'application.

La brochure que vous évoquez est toujours d'actualité et disponible à l'adresse suivante : <http://environnement.wallonie.be/publi/education/broch>

ure_amiante.pdf. Sa mise à jour est en discussion.

Concernant la reprise de l'amiante, les différentes intercommunales de gestion des déchets organisent ce service compris dans le service minimum prévu à l'arrêté de 2008 sur la gestion des déchets selon des modalités qui sont parfois variables d'une zone à l'autre. À titre d'exemple, pour la Province de Namur, des sacs de 120 litres sont disponibles pour de petites quantités de ce matériau dans tout le réseau des parcs à conteneurs au prix de deux euros le sac. Le poids des sacs ne peut excéder 15 kilos. La vente se limite à dix sacs maximum par an et par usager. Les conseils sont de conditionner directement les déchets qui contiennent de l'amiante-ciment sur le lieu de démolition, dans les sacs réglementaires vendus par BEP Environnement. Aucune manipulation ne peut se faire sur le parc. Seuls les sacs correctement fermés avec les liens prévus et conformes au stockage des déchets contenant de l'amiante-ciment sont acceptés.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - La réponse écrite va probablement mieux m'éclairer parce que je crains fort d'avoir oublié un des *slashes* de l'adresse électronique, et de ne pas retrouver le site. Mais au-delà de la réponse que M. le Ministre vient de me donner, pour laquelle je le remercie, il me semble qu'il est utile de vérifier parfois sur le terrain si l'ensemble des dispositifs que nous avons arrêtés et que nous avons pris au niveau politique sont mis en œuvre.

Il me revient que la collecte d'amiante, par exemple, et la mise à disposition de sacs adaptés ne sont réalisées partout de la même façon. Il y a certainement d'autres choses qui doivent encore être vérifiées. Pour l'instant, je vais me contenter de cet exemple.

QUESTION ORALE DE MME PARY-MILLE À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PUBLICITÉ DU RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE DE BRUIT DES ÉOLIENNES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle à la question orale de Mme Pary-Mille à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la publicité du rapport final de l'étude de bruit des éoliennes ».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Pary-Mille (MR). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous le savez, la santé et la qualité de vie des riverains d'éoliennes est un sujet qui a déjà fait couler beaucoup d'encre et, à ce titre, la Région a commandé une étude sur le bruit des

éoliennes à un bureau agréé ICA. Cette étude a été clôturée au début de cette année.

Conformément à la Convention d'Aarhus garantissant l'accès à l'information des citoyens en matière d'environnement, des riverains d'un projet éolien ont sollicité votre cabinet pour avoir accès aux conclusions du rapport final de l'étude de bruit des éoliennes. La demande des riverains est datée du 17 mars. Ils ont reçu un accusé de réception le 20 mars. Le document sollicité aurait dès lors dû leur parvenir un mois plus tard, à savoir le 27 avril.

À l'heure où j'ai rédigé cette question, les citoyens n'avaient toujours aucun document en mains ! Ils ont alors déposé une plainte auprès de la Commission de recours pour le droit d'accès à l'information en matière d'environnement.

Monsieur le Ministre, pourquoi cette étude n'a pas été communiquée ? Est-il possible d'en avoir une copie ?

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi les citoyens doivent se battre à coups de rappels et de recours pour avoir accès à l'information environnementale qui est d'ailleurs prévue par une convention ? Est-ce parce que des mesures effectuées confirment que les parcs éoliens sont en dépassement des normes à certains endroits ? Y a-t-il des informations capitales que l'on doit cacher ? Un secret que l'on ne peut divulguer ?

Je crois que ce n'est pas le premier document qui n'est d'ailleurs pas mis à disposition puisque, vous me direz si je me trompe, apparemment le rapport Cap Gimini sur lequel se justifie la politique énergétique en Région wallonne n'a jamais été transmis aux parlementaires, si ce n'est un résumé succinct de ce rapport. Il en va de même pour le rapport Deloitte Consulting. On sait que le bruit par rapport au parc des éoliennes est, comme je vous le disais, un sujet qui fait grand bruit, c'est le cas de le dire. Certaines communes se sont d'ailleurs organisées en la matière puisque la Ville de Bastogne subsidie les riverains pour qu'ils puissent effectuer une étude sur le bruit et à Honnelles, apparemment, une nouvelle enquête publique est demandée concernant un complément d'étude d'incidence sur l'environnement suite à une modification de la norme de bruit légalement applicable qui a entraîné l'application d'un bridage de certaines éoliennes afin que celles-ci s'tourment moins vite et fassent moins de bruit.

Par rapport à cette problématique et à la non-diffusion du rapport, Monsieur le Ministre, j'aurais aimé vous entendre.

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

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

Madame la Députée, l'étude ICA est une étude commanditée par la Région wallonne afin de proposer une norme de bruit à respecter avec des paramètres de mesure précis.

Cette étude comprend une revue des normes et législations étrangères, ainsi qu'un examen des positions et études les plus récentes en matière de risques pour la santé.

Les conditions de mesures et de contrôle, ainsi que la modélisation acoustique, ont été validées par de nombreuses mesures réalisées sur des sites éoliens wallons existants.

En matière de santé, l'étude s'appuie sur les *guidelines* de l'OMS de 1999 et de 2009 pour le bruit nocturne. Elle examine également des travaux spécifiques menés en Suède, aux Pays-Bas et au Québec, et fournit une analyse complète de la question des basses fréquences et infrasons.

L'étude propose une norme de bruit à respecter avec des paramètres spécifiques de calcul du bruit qui sont différents de ceux de l'arrêté fixant les conditions générales d'exploitation des établissements classés de 2002. Elle émet des remarques et propositions intéressantes et a été prise en compte dans l'élaboration du projet d'arrêté de conditions sectorielles, au même titre que d'autres avis et rapports.

Ce projet d'arrêté déterminant des conditions sectorielles pour le secteur de l'éolien est en cours d'élaboration au sein de mon administration. Un premier projet a déjà été soumis à l'avis des secteurs concernés. Le projet sera soumis prochainement au Gouvernement wallon en première lecture.

En attendant l'adoption de cet arrêté, j'ai donné instruction à mon administration de suivre la jurisprudence du Conseil d'État. Nous appliquons les conditions générales.

Les citoyens ayant fait une demande d'accès à l'information ont reçu le document demandé. L'étude leur a été transmise par courrier du 27 juillet dernier.

Je peux également vous la remettre, si vous le souhaitez.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Pary-Mille (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces renseignements que je vérifierai et je vous remercie de me remettre le document.

**QUESTION ORALE DE M. BASTIN À M. HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA
MOBILITÉ, SUR « L'ÉPANDAGE D'AZOTE
ORGANIQUE AU PAYS DE HERVE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'épandage d'azote organique au Pays de Herve ».

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

M. Bastin (cdH). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, cette question a trait au plateau de Herve, mais je sais que cela a également des répercussions dans d'autres régions du pays.

En juillet dernier, lors d'un déplacement sur le plateau de Herve, vous aviez pu être sensibilisé par des agriculteurs qui sont confrontés à une situation difficile suite à l'extension de la zone vulnérable et la suppression de la démarche dérogatoire.

La limitation d'épandage d'azote organique à 170 kg/ha complique la vie des producteurs du Pays de Herve. Afin de se conformer à la législation, ceux-ci sont contraints de faire de longs trajets pour trouver des terrains d'épandage avec des coûts économiques, mais également environnementaux.

Au terme de la rencontre et dans l'attente de la mise en vigueur du nouveau Programme de Gestion Durable de l'Azote - PGDA - vous aviez favorablement accueilli la demande des agriculteurs de créer un groupe de travail technique, spécifique pour analyser les différentes hypothèses permettant de revaloriser les prairies et envisager des solutions concrètes aux problèmes posés.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'indiquer si le groupe de travail, dont la première réunion était prévue fin août, a déjà pu se réunir ?

Des propositions ont-elles pu déjà être formulées ? Quelles suites sont envisagées ? L'entrée en vigueur du nouveau PGDA est-elle toujours prévue pour 2014 ? Sinon, pouvez-vous nous faire le point sur les discussions ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le groupe de travail technique relatif aux problèmes d'excès d'effluents d'élevage au Pays de Herve s'est bien réuni une première fois le 13 septembre, dans une ambiance constructive.

Des avancées ont été définies selon trois

thématiques.

Tout d'abord sur des précisions juridiques à apporter sur les liens entre les contrats d'épandage et la loi sur le bail à ferme. En effet, certains propriétaires de terrains susceptibles de recevoir des effluents d'élevage hésitent à entrer dans une relation contractuelle, de peur de tomber sous la coupe de la loi sur le bail à ferme.

Deuxième avancée, l'analyse et le recensement des exploitations agricoles susceptibles d'être intéressées par une dérogation européenne, sur base des données en possession de l'administration, et des gains escomptés par une telle procédure. En effet, une telle dérogation est une démarche nécessitant une révision approfondie du Programme de Gestion durable de l'Azote en agriculture - PGDA - notamment au niveau des quotas d'excrétion pour les différentes espèces animales.

Et puis, la mise en place d'une « bourse » aux effluents à l'échelle du Pays de Herve. Et également une meilleure catégorisation des nouveaux produits issus de la séparation du lisier en phase solide et liquide au niveau du nouveau PGDA.

Une nouvelle réunion est prévue en octobre. L'entrée en vigueur du nouveau PGDA est toujours prévue pour le printemps 2014. La concertation se tiendra dans les jours qui viennent avant l'adoption en première lecture par le Gouvernement wallon et l'enquête publique qui s'en suivra.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bastin.

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Ministre, si vous pouviez juste nous tenir informés de l'évolution du dossier.

(Mme Pary-Mille, Doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LA POLLUTION DU SITE
DE L'ANCIENNE ENTREPRISE JACBOIS
SITUÉE SUR LE FUTUR BOULEVARD URBAIN
DE SERAING »**

Mme la Présidente. - 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 « la pollution du site de l'ancienne entreprise Jacobois située sur le futur boulevard urbain de Seraing ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Ecolo). - Madame la Présidente,

Monsieur le Ministre, chers collègues, en mai dernier, le premier coup de pioche était donné pour le boulevard urbain de Seraing. Bien plus qu'une voirie, c'est le chantier d'un nouvel axe de redéploiement pour Seraing qui s'ouvrirait. Ce projet, dont le coût est estimé à plus de neuf millions d'euros, n'aurait pu être possible sans le soutien de la Région wallonne qui finance le projet à hauteur de 60 % et sans l'Europe qui, via les fonds FEDER, supporte 40 % du coût.

En juin dernier en conseil communal à Seraing, M. Sciortino, attirait l'attention sur le site pollué de l'ancienne entreprise Jacobois, situé précisément sur le tracé du boulevard urbain. Je cite : « Un site que l'on savait pollué avant le lancement du chantier ! Et sur lequel, il y aurait potentiellement 35 000 m³ de terrains pollués, dont de l'amiante sous forme d'Eternit » - voir la DH du 13 juin 2013.

À cette interpellation, le bourgmestre de Seraing a répondu que la SPAQuE était enfin descendue sur le terrain et qu'elle était chargée de finaliser l'étude pour connaître le coût final de cette dépollution.

Monsieur le Ministre, je voudrais savoir quel est précisément l'objet de l'étude en cours et ses échéances.

La nature de cette pollution, les mesures à prendre pour protéger l'environnement et les riverains, les délais du chantier, son coût et les poursuites qui seront engagées contre le pollueur, sont-ils enfin connus ? Vous êtes peut-être au courant de toute la polémique qu'il peut y avoir aussi autour du pollueur et de la capacité à aller condamner le pollueur à simplement payer ce qu'il a pollué.

Sinon, quand disposerons-nous d'éléments d'information à ce sujet ? Je vous remercie d'avance Monsieur le Ministre pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Madame la Députée, tout d'abord, je souhaiterais faire un bref historique du dossier.

Le site a été utilisé de 1965 à 1971 comme lieu de dépôt des scories de l'ancienne Aciérie LD. Entre 1983 et 1994, le site a été occupé par un ferrailleur. De 1995 à 2005, l'entreprise de terrassement et d'aménagement de parcs et jardins Jacobois a exploité le site et l'a transformé illégalement en une zone de déversement de déchets.

Des procès-verbaux d'infractions ont été dressés dès 2000. Ils ont abouti à la mise sous scellé du site par la Ville de Seraing en 2005 et la condamnation de l'exploitant. Malheureusement, la condamnation n'a pas porté sur l'obligation de remise en état du site, de sorte que les déchets sont restés sur place.

En juillet 2009, la SPAQuE a réalisé une visite du site à la demande de la Ville et d'Erigès.

La SPAQuE a terminé le bilan historique du site en avril 2012 et les investigations de caractérisation fin 2012.

L'objectif des investigations menées par la SPAQuE visait spécifiquement à acquérir les informations nécessaires à l'organisation de l'évacuation des déchets et à l'évaluation de la possibilité de réutilisation des matériaux de l'assise des remblais.

Les conclusions de cette étude ont mis en évidence la présence généralisée d'amiante de type « chrysotile » au sein dudit massif de déchets. Outre la présence d'amiante, d'autres contaminants ont été rencontrés, dont des métaux lourds, des huiles minérales et des PCB.

Sur base des informations récoltées, la volumétrie des déchets a été estimée à +/- 90 000 m³ et non pas 35 000 m³, comme mentionnés dans la presse.

À noter que ce volume ne représente, en fait, que la partie visible, hors sol de cet imposant massif de déchets.

Le rapport d'étude complet a été transmis et explicité en réunion au SPW - DGO1 - Direction des routes de Liège, ainsi qu'au bourgmestre de la ville de Seraing, au début du mois de février 2013.

Au vu du coût important, plusieurs millions d'euros, que représenterait une évacuation totale de ces déchets, il a été décidé, à l'issue d'une première réunion technique qui s'est tenue le 21 juin 2013 avec la DGO1, d'étudier d'autres pistes de réflexion, consistant en un reprofilage du site, en vue de confiner les déchets *in situ* et d'en minimiser les évacuations.

L'espace disponible pour confiner les déchets étant toutefois réduit, aucune de ces alternatives ne permet, même en modifiant le projet d'aménagement, d'éviter qu'un volume conséquent de déchets ne doive être évacué.

Il est cependant encore trop tôt pour avancer des coûts précis de réhabilitation, aucune alternative n'ayant pour l'instant été formellement retenue. Ces estimations feront encore l'objet d'une présentation détaillée lors d'une prochaine réunion technique prévue avec la DGO1 ce 25 septembre 2013.

Cependant, quelle que soit la solution technique proposée, celle-ci aura été spécifiquement développée pour que le massif de déchets qui restera en place ne génère pas de nuisances ni pour l'environnement, ni pour les usagers de la voirie, ni pour les riverains.

Dans tous les cas, le délai de réalisation des travaux nécessaires ne pourra être inférieur à 9 à 12 mois et il est actuellement impossible de fixer précisément le coût

de ceux-ci. Rien n'est encore décidé quant à savoir qui prendra les travaux en charge.

La SPAQuE n'est intervenue dans cette affaire qu'à titre d'expert pour assister la DGOI face au problème qu'elle rencontre dans la réalisation du boulevard urbain et elle n'est mandatée pour aucun travail particulier.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). - Eh bien, Monsieur le Ministre, je ne regrette pas de vous avoir posé la question parce que je n'ai jamais eu autant d'éléments d'information aussi précis sur cette problématique. Cela ne me rassure pas, parce que c'est un gros chantier et on connaît l'enjeu, on connaît Seraing et la situation est celle qu'elle est et il faut simplement l'affronter. Je pense que c'est en toute transparence et avec les données que vous venez de donner que l'on pourra l'affronter au

mieux et essayer de remédier au problème.

Vous avez bien fait part de l'ensemble du panel des éventuelles solutions ; on verra. Je me pose encore toujours la question par rapport au financement et à l'éventuelle responsabilité des uns et des autres, même si vous avez fait l'historique de la pollution du dossier. On ne peut certainement pas tout imputer à l'entreprise JacBois, mais j'analyserai votre réponse dans le détail.

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

Mme la Présidente. - Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 14 heures 50 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, cdH
M. Marc Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne
M. Willy Borsus, MR
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
Mme Christine Defraigne, MR
M. Michel de Lamotte, Président
M. Xavier Desgain, Ecolo
M. Philippe Dodrimont, MR
M. Didier Goetghebuer, Secrétaire général de l'Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD)
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
M. Hervé Jamar, MR
M. Jean-Claude Maene, PS
M. Maurice Mottard, Doyen d'âge
Mme Savine Moucheron, cdH
Mme Florine Pary-Mille, MR
Mme Florence Reuter, MR
M. Daniel Senesael, PS
M. Edmund Stoffels, PS
M. François Vanderlinden, responsable de projet de l'ICEDD

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AquaWal	Union professionnelle des opérateurs publics du cycle de l'eau en Wallonie
ASBL	Association Sans But Lucratif
BEP	Bureau économique de la Province de Namur/Agence de développement économique durable en Province de Namur
CoDT	Code du Développement Territorial
CRAT	commission régionale de l'aménagement du territoire
CVA	coût-vérité-assainissement
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
FEDER	Fonds européen de développement régional
ICEDD	Institut de conseil et d'études en développement durable
ISSeP	Institut scientifique de service public en Région wallonne
OIP	organismes d'intérêt public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PCB	polychlorobiphényles
PGDA	Programme de Gestion Durable de l'Azote en agriculture
PMR	Personnes à mobilité réduite
PRU	périmètre de remembrement urbain
PST	programme stratégique transversal communal
S.P.G.E.	Société publique de gestion de l'eau S.A.
SOWAFINAL SA	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPMT	Service Public de Médecine du Travail ASBL
SPRL	société privée à responsabilité limitée
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
SPW	Service public de Wallonie
SWDE	Société wallonne des Eaux
T.E.C.	Transport en commun
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie
ZACC	zone d'aménagement communal concerté