

PARLEMENT WALLON

SESSION 2006-2007

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Séance publique de Commission*

Commission de l'Aménagement du territoire, des Transports, de l'Energie et du Logement

Jeudi 9 novembre 2006

SOMMAIRE

- 4 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 4 COMMUNICATION
- 4 ORGANISATION DES TRAVAUX
- 4 INTERPELLATIONS
- 4 de M. Crucke, sur «l'état des lieux et les enjeux de l'aménagement du territoire», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Crucke, M. Antoine, Ministre)
- 7 de M. Borsus, sur «le principe de standstill suite au récent arrêt de la Cour d'Arbitrage», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 9 QUESTIONS ORALES
- 9 de M. Milcamps, sur «les formations à dispenser aux acteurs de la politique du logement en Région wallonne», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Milcamps, M. Antoine, Ministre)
- 10 de M. Wesphael, sur «la liaison aéroportuaire entre Charleroi et Liège»; de Mme Corbisier-Hagon, sur «le projet de développement d'une liaison aérienne Charleroi-Liège-Casablanca et ses impacts environnementaux», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Wesphael, Mme Corbisier-Hagon, M. Antoine, Ministre)
- 13 de M. Wesphael, sur «la politique aéroportuaire, et en particulier le rapport d'activités de l'ACNAW», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Wesphael, M. Antoine, Ministre)
- 14 de M. Ancion, sur «la problématique des amendes administratives en cas de surcharge», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Ancion, M. Antoine, Ministre)
- 15 ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)
- 16 QUESTIONS ORALES (SUITE)
- 16 de M. Borsus, sur «l'actualisation du Schéma de Développement de l'Espace régional», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Borsus, M. Antoine, Ministre)
- 17 de M. de Lamotte, sur «les relations des usagers des bus avec la société de transport en commun TEC», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. de Lamotte, M. Antoine, Ministre)
- 18 de M. Fontaine, sur «les grèves et l'absentéisme des TEC Charleroi», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Fontaine, M. Antoine, Ministre, M. le Président)

- 20 de M. Grommes, sur «les actions à prendre en matière de mobilité des élèves», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Grommes, M. Antoine, Ministre)
- 21 de M. Fourny, sur «la décision du Sénat de ne pas rendre d'avis sur le projet de réforme du Code de logement flamand», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Fourny, M. Antoine, Ministre)
- 22 de M. Grommes, sur «les problèmes liés à la délivrance des permis pour les infrastructures agricoles», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Grommes, M. Antoine, Ministre, M. Wahl)
- 24 de Mme Dethier-Neumann, sur «l'utilisation de logements d'insertion comme salles de classe», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre)
- 26 ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)
- 26 QUESTIONS ORALES (SUITE)
- 26 de M. Fontaine, sur «le soi-disant blocage des loyers sociaux», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Fontaine, M. Antoine, Ministre)
- 28 de Mme Defalque, sur «la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Defalque, M. Antoine, Ministre)
- 30 de M. Wahl, sur «l'assainissement et la réhabilitation du site des Forges de Clabecq», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Wahl, M. Antoine, Ministre)
- 31 de M. Onkelinx, sur «l'accès aux consommateurs de toutes les données relatives à la libéralisation de l'énergie», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Onkelinx, M. Antoine, Ministre)
- 32 de Mme Dethier-Neumann, sur «Les compteurs bidirectionnels», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre)
- 33 de M. Fontaine, sur «l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : M. Fontaine, M. Antoine, Ministre)
- 34 de Mme Dethier-Neumann, sur «l'énergie photovoltaïque», et réponse de M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial
(Orateurs : Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre, M. le Président)
- 36 LISTE DES INTERVENANTS
- 37 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRANSPORTS, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

- La séance est ouverte à 14 heures 35 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

COMMUNICATION

M. le Président. – Nous avons reçu le rapport intermédiaire du Médiateur relatif aux ADEL et ADIL. Le rapport a été communiqué à tous ceux à qui il devait l'être et le Médiateur nous fait savoir qu'il se tient à notre entière disposition. Je préconise toutefois de ne pas le convoquer à ce stade de l'analyse et de prendre tout d'abord connaissance de l'entièreté du rapport. Si des approfondissements devaient se révéler nécessaires, nous aviserions alors par la suite.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – La question orale de M. Pirlot sur la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert et la question orale de M. Crucke sur l'exécution des recommandations de la SWL au sein de l'immobilière publique Péruwelz-Leuze-Frasnes, des Heures claires et de la société du Haut Escaut, sont transformées en questions écrites.

INTERPELLATIONS

L'ÉTAT DES LIEUX ET LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Un certain nombre de décrets et d'arrêtés ont déjà vu le jour. Toutefois, je pense qu'ils doivent être appréciés à la lumière d'un document brillant mais peu rassurant pour la majorité en place : le rapport d'activités 2005 de la DGATLP.

Je pense de même que votre travail souffre d'un certain nombre de défauts : les effets d'annonce, l'anarchie légistique, les déficits des plans de secteur et des friches industrielles et la mauvaise naissance de la Cellule Espace.

Pour ce qui est des effets d'annonce, vous aviez claironné : « Plus jamais ça ». Or, nous sommes dans le « Plus que jamais cela ». Il n'y a jamais tant eu d'effets d'annonce, tous effectués par le canal de la presse bien avant que le Parlement soit saisi des dossiers.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je passe toujours par le Gouvernement en premier lieu.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – S'ils vous croient, tant pis pour eux. Il suffit de se rappeler de l'opération « bulldozer ». On vous imaginait déjà les leviers de la machine à la main.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nos avocats ont croisé le fer avec ceux de Sagawe.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Voilà encore un bel exemple ! Vous aviez dit qu'il n'y aurait plus une seule brique sur la façade. Encore un bel effet d'annonce.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'avais promis que le dossier cesserait de stagner comme c'était le cas sous le Ministre Foret. C'est ce à quoi je m'attèle.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Vous aviez dit que le bâtiment serait nettoyé. Vous vous réfugiez aujourd'hui derrière le judiciaire.

Pouvez-vous vous engager une fois pour toutes à ne plus procéder par effet d'annonce ? J'aimerais que vous restiez dans la logique parlementaire et que les débats aient lieu dans cette enceinte.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le seul hiatus est le facteur temps. Le processus de décision est long. Toute une série d'instances doivent être consultées, des avis doivent être sollicités. On ne peut maîtriser entièrement le facteur temps.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – En matière d'anarchie légistique, vous avez pris sept arrêtés qui sont autant de modifications du CWATUP. Ce dernier est un code, il est donc dans l'ordre des choses qu'il puisse être modifié. Ne serait-il cependant pas possible d'avoir une vue d'ensemble et une approche globale de ces modifications ? Mme Sarlet a d'ailleurs pointé, dans son rapport, le rythme élevé de ces changements légistiques.

Elle a de même mis en lumière l'individualisme croissant de nos concitoyens, toujours de moins en moins enclins à supporter des contraintes collectives.

Cette individualisation est d'autant plus dangereuse qu'elle est renforcée par la complexité légistique et réglementaire, complexité qui crée des brèches pour les citoyens à même d'en profiter.

Pour ce qui est des plans de secteur, une révision globale nous est promise depuis des décennies. Le décret RESA a encore complexifié la chose. Des modifications ponctuelles ont eu lieu en fonction d'intérêts locaux. Nous pouvons dès lors remarquer qu'une déstructuration de l'ensemble est en cours et que l'assise juridique vacille.

En matière de friches industrielles ...

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Elles marchent très bien. Je présente encore une nouvelle liste demain au Gouvernement.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Elles ne marchent pas du tout ! Il devait y avoir un fonds spécial doté de 16 millions d'euros. Mais je reviendrai sur le sujet ultérieurement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela me ferait plaisir.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Nous pouvons encore évoquer la Cellule espace. Elle était appelée à dynamiser les grands dossiers. Or, elle se voit dotée de 600.000 euros pour les frais de fonctionnement ! C'est un dangereux précédent.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le précédent date de l'ancienne législature. M. Kubla avait créé une cellule de restructuration des entreprises dans son propre cabinet.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – S'il y a des lacunes dans l'administration, c'est en son sein qu'il faut apporter des modifications. Ce que vous faites équivaut à dévaloriser l'administration et à affaiblir son personnel.

Le rapport pointe une insuffisance de personnel dans 15 sous-sections. De deux choses l'une, soit il y a réellement un manque de personnel, soit le personnel existe et ne travaille pas. Il faut remédier à cette carence. Il est vrai que vous allez engager en septembre.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans le « menu » adressé par M. Crucke, il « balayait » presque l'ensemble du CWATUP. Procéder à une évaluation dans le délai imparti était difficile.

La pierre angulaire de la réforme trouve son fondement dans le décret RESA du 3 février 2005, dès lors qu'environ 80% des dispositions de ce texte sont consacrés au CWATUP.

Sans exhaustivité, permettez-moi d'épingler quelques résultats concrets.

Le décret RESA a permis de « libérer » 18.500 ha de zones d'aménagement communal concerté par le biais d'une simplification de la procédure de mise en oeuvre tout en responsabilisant davantage les communes afin qu'elles puissent librement assumer leur choix.

Là où l'on constatait un blocage général depuis le décret du 18 juillet 2002 (mon prédécesseur envisageait la hiérarchisation de l'ensemble des zones), 21 rapports urbanistiques et environnementaux sont clôturés (350 ha complémentaires). Septante autres dossiers sont en cours.

Depuis la parution au MB (11.03.06) jusqu'à ce jour, cela représente moins de neuf mois. Ce que j'ai déclaré devant vous était donc une réalité.

Je signale d'ailleurs que le Ministre flamand Van Mechelen a annoncé que la Flandre, à l'instar de la Wallonie, comptait également procéder de la sorte tandis que 150.000 ha sont annoncés.

Sur ces trente dernières années, à force « de congeler » les zones d'aménagement différées, les zones agricoles ont trinqué (50.000 ha).

Un deuxième élément du bilan : la libération des zones bleues du Plan de secteur, (soit 10.000 ha) non encore mises en oeuvre. Beaucoup de communes d'ailleurs ont utilisé dans l'attente des zones agricoles à des fins publiques.

Mon prédécesseur envisageait une étude d'incidence indépendante.

Après cette situation de blocage, les premières demandes de permis sont arrivées auprès des fonctionnaires délégués. Les permis octroyés sur base de l'article 127 du Code sont au nombre de 467 en octobre 2006 (186 en février 2005, avant réforme).

Le troisième élément concerne la réforme des petits permis, c'est-à-dire ceux octroyés sans que soit requis l'avis préalable du fonctionnaire délégué. Je n'ai reçu aucune lettre de plainte des communes. Que du contraire, ces dernières ont ainsi davantage de responsabilités. Nous sommes passés de 328 permis en février 2005 à 692 permis en octobre 2006, tout en signalant une croissance importante ces derniers mois. Il ne faut pas oublier les déclarations préalables (524 dossiers en octobre 2006).

En accélérant la procédure et en responsabilisant davantage les communes, nous avons donc multiplié par quatre les décisions en ce domaine.

Le quatrième élément concerne les zones blanches.

Ces zones reconnues vierges de toute affectation pourront être mises en oeuvre par le biais de permis octroyés sur la base de l'article 127 du Code. Plus de 5.000 ha sont concernés. Ils sont particulièrement bien localisés dans les centres urbains. J'ai rencontré les responsables de la SNCB. Je rappelle au passage que notre Région participe ainsi à la création d'une plus-value considérable au niveau fédéral. Ce décret a conduit la SNCB à élaborer les programmes d'urbanisation portant sur plusieurs centaines de logements. Je pourrais citer l'exemple du site de la gare à Ottignies.

Le cinquième élément est relatif à la retouche au Code contenue dans le décret programme du 23 février 2006 relatif aux actions prioritaires pour l'avenir wallon (Plan Marshall).

Cela a permis de se « dégager » du décret-sols du 1er avril 2004. Je n'étais pas d'accord avec le postulat de mon prédécesseur selon lequel tout site abandonné est présumé fortement pollué. Cela n'est en effet pas exact dans près de 85, voire 90% des cas.

Le décret programme innove aussi de manière significative (il instaure le partenariat public-privé pour tout projet de réaménagement,...).

Le sixième point concerne le décret de remembrement urbain du 1er juin 2006. Les communes sont ainsi armées pour développer dans leurs centres urbains certains grands projets.

La difficulté tenait au fait d'une superposition de règles applicables dans les centres urbains en telle sorte que les investisseurs préféraient, vu les difficultés, investir en périphérie. Depuis juin 2006, certains grands dossiers sont annoncés, alors même que cette législation est très récente.

Ces résultats sont éloquents.

Ces textes ont par ailleurs bénéficié de plusieurs arrêtés d'exécution (la Commission d'avis sur les recours, l'agrément des auteurs de projets, les petits permis,...).

D'autres textes décrets ou réglementaires sont sur le métier (la problématique des périmètres SEVESO, le décret « Infractions-Sanctions », ...).

En ce qui concerne les infractions urbanistiques, je dois admettre que Mme Sarlet a raison lorsqu'elle indique qu'il n'y a pas suffisamment d'agents pour constater les infractions. Jusqu'à présent, il n'y a peut-être pas eu non plus de réelle volonté de traquer les infractions urbanistiques. Mon prédécesseur fut interpellé à cet égard par la Ministre de la Justice et je l'ai été, pour ma part, par différents Parquets. Nous devons réaliser un effort substantiel.

En ce qui concerne l'aspect de la planification, le rôle des communes est accru par le biais des PCA compensatoires. Beaucoup de communes sont intéressées et comptent déposer des projets.

En ce qui concerne la cellule de développement territorial, j'ai dû « trébucher » sur les règles propres à la fonction publique. Plutôt que de désigner librement les collaborateurs, j'ai préféré passer par une procédure de recrutement dans le respect strict des règles inhérentes à la fonction publique. Cela prend du temps.

Pour finir, neuf grands dossiers prioritaires de révision des plans de secteur sont confiés à la Cellule de Développement Territorial. Je précise pour autant que de besoin qu'il ne s'agit pas d'un appendice de mon Cabinet. Tout passe au Gouvernement par ailleurs.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – En ce qui concerne le manque de personnel, le rapport est faux alors ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai eu l'honneur de représenter la Belgique et donc notre Région au Conseil de l'Europe. Mon Collègue français a plaidé que le territoire devait être au service du développement économique. Il a même soutenu que l'entreprise devait dominer le territoire. Je ne partage pas ce dernier élément, mais force est de constater que beaucoup de pays lui ont emboîté le pas.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Merci pour vos réponses, même si je ne les partage pas toujours.

Je vous trouve fort optimiste en ce qui concerne le décret RESA. Certains arrêtés sont encore à prendre. Je ne vais pas parler de l'arrêt de la Cour d'Arbitrage concernant les ZADI.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un décret en réponse à cet arrêt a été adopté en première lecture.

M. Jean-Luc Crucke (MR). – Concernant l'article 127, je ne partage pas non plus votre point de vue. J'estime qu'il y a davantage de perte de pouvoir pour les communes.

- M. Herbert Grommes, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 25 minutes.

LE PRINCIPE DE STANDSTILL SUITE AU RÉCENT ARRÊT DE LA COUR D'ARBITRAGE

M. Willy Borsus (MR). – Je voudrais faire référence aux conséquences de l'arrêt rendu par la Cour

d'Arbitrage le 14 septembre 2006 relativement au décret RESA. En lien avec l'article 23 de notre Constitution, la Cour d'Arbitrage consacre de façon explicite le principe de *standstill*.

En cas d'avancées acquises dans un domaine, il n'y aurait donc plus de possibilité de revenir en arrière. Étant donné le contenu de l'article 23 de la Constitution, cela pourrait donc concerner d'autres matières que celle de l'environnement.

Je voudrais également faire référence à l'arrêt rendu récemment par la Cour de Cassation.

Il a été estimé que le pouvoir législatif avait commis une faute en étant resté en défaut de légiférer en un domaine précis.

Ces deux décisions ont des conséquences sur l'action de légiférer.

Puis-je avoir votre analyse concernant les conséquences de ces deux décisions, si pas historiques, à tout le moins très fortes ?

Y a-t-il d'autres matières ou dossiers actuellement susceptibles d'être visés par cette double jurisprudence ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Votre question est fondamentale, puisqu'elle traite à la manière dont nous devons légiférer.

L'arrêt de la Cour d'Arbitrage relatif au décret RESA fait suite à la requête introduite par Inter Environnement Wallonie.

Trois éléments majeurs à cet égard.

L'arrêt annule l'article du CWATUP relatif à la mise en oeuvre des ZADI. Nous nous retrouvons donc dans la situation antérieure à l'entrée en vigueur du texte pour les 6.500 ha concernés.

Le 5 octobre dernier, le Gouvernement wallon a adopté, en première lecture, un texte visant à répondre à cet arrêt.

Sur les sept articles querellés, un seul a donc été annulé. En d'autres termes, six articles ont été validés par la Cour d'Arbitrage, ce qui est un élément très important concernant l'élargissement des compétences du Gouvernement wallon.

L'arrêt consacre enfin le principe du *standstill* au regard de l'article 23 de la Constitution. Il ne retient pas la théorie du point fixe, mais bien celle du point mobile, c'est-à-dire au regard des textes d'application au moment de l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions. Il s'agit donc de tenir compte désormais du principe du cliquet, soit de la théorie du non-retour pour tous les textes que le Parlement aurait à adopter à l'avenir.

Il ne faut pas confondre l'application du *standstill* et l'obligation de transposer les directives européennes.

La combinaison de ces deux réalités pose question au regard de la pratique d'autres états membres.

Lors du Sommet de Lisbonne, l'Union européenne s'est entendue sur des objectifs souvent très généraux. Il y a cependant souvent beaucoup de marge avec la transposition. J'ai plaidé pour que l'Union européenne ne se limite pas à la définition d'objectifs. Il faut donc être attentif à la manière dont nous transposons les directives.

En effet, dans le cadre de l'optimisation du CWATUP, mon prédécesseur a indiqué qu'il voulait être le meilleur élève de la classe au niveau européen. Aller au-delà de ce que l'Europe exige, comporte des inconvénients.

Vouloir être le meilleur élève peut donc avoir un effet « explosif ».

Je signale par ailleurs qu'Inter Environnement Wallonie attaque également le décret du 27 octobre 2005 relatif aux zones blanches des plans de secteur. La Région flamande a fait intervention volontaire pour soutenir notre texte. Il faut le souligner.

S'agissant des zones blanches, par exemple autour d'une gare, ce qui emporte des effets très positifs sur la mobilité, je m'interroge sur la philosophie réelle d'Inter Environnement Wallonie.

Pour en revenir au principe du *standstill*, les autres pays européens ne connaissent pas cela, soit à défaut d'une disposition similaire à notre article 23 de la Constitution, soit à défaut d'une compréhension identique d'une telle disposition.

Je reste persuadé que le législateur, à l'époque, n'avait pas envisagé de telles conséquences, sans vouloir pour autant « détricoter » des protections.

M. Willy Borsus (MR). – Nous devons effectivement légiférer de manière circonstanciée et prudente au regard de ces jurisprudences.

En ce qui concerne l'environnement, la problématique doit être située dans un contexte plus global.

Notre planète n'a jamais autant été en danger qu'aujourd'hui.

Il faut conjuguer la nécessaire vie économique avec respect de l'environnement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – À ce titre, tous les pays ne sont pas sur un pied d'égalité. Par exemple, l'Allemagne n'a pas les mêmes obligations en terme de GES pour cause de réunification. De ce fait, des entreprises polluantes s'y installent. Je regrette que des textes existent au niveau européen et qu'il y ait par ailleurs une absence de sanction.

- M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 15 heures 42 minutes.

QUESTIONS ORALES

LES FORMATIONS À DISPENSER AUX ACTEURS DE LA POLITIQUE DU LOGEMENT EN RÉGION WALLONNE

M. Guy Milcamps (PS). – Je voudrais donc envisager la problématique des formations à l'attention des acteurs de la politique du logement.

M. le Ministre, pouvez-vous nous préciser les moyens que vous entendez dégager pour permettre à la Société wallonne du logement de mener à bien les formations qu'il lui faudra dispenser dans les prochains mois aux acteurs de terrain ?

Les formations qui seront mises en place devront être actualisées au regard de l'évolution constante des législations en la matière. Ce qui impliquera inévitablement des recyclages en cours de législature. Cela est-il prévu ?

Ces formations relèveront-elles uniquement de la SWL ou bien d'autres structures seront-elles appelées à participer à la professionnalisation par la formation ? Je pense à l'Union des Villes et Communes ou aux cours de sciences administratives dispensés par les Provinces wallonnes.

L'ensemble de ces acteurs ne pourraient-ils pas être sollicités pour une approche uniforme du cursus qui serait proposé à ces futurs responsables ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La réforme a voulu viser tant la formation pour pouvoir être désigné administrateur, que la formation continue.

Sont également visés les futurs commissaires en leur qualité de membres du personnel de la SWL.

Une petite lacune sera comblée en ce sens que nous avons oublié la formation du Comité d'attribution. Un amendement a, en effet, été adopté et je remercie à cet égard MM. Fourny et Collignon.

En ce qui concerne les Directeurs-gérants, c'est par l'outil des contrats d'objectifs à passer entre la SWL et chaque société locale que la question des formations sera appréhendée.

Il y a effectivement un seul référentiel, à savoir la SWL. Elle peut organiser ou dispenser elle-même les formations, mais aussi recourir à des prestataires de services.

La SWL garde un rôle primordial dans la proposition du programme des matières, dans le contrôle de la présence obligatoire des participants, dans l'élaboration des supports,...

L'axe formation sera intégré dans le futur contrat de gestion.

La SWL disposera des moyens nécessaires.

La subvention de fonctionnement a été augmentée. En résumé, elle dispose des moyens pour relever ce défi.

L'arrêté du 28 septembre 2006 instituant les balises en matière de formation a été publié au Moniteur le 10 octobre 2006. Vous voyez donc que la réforme est complète et achevée. Le détail du contenu des formations sera précisé sous peu.

M. Guy Milcamps (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

LA LIAISON AÉROPORTUAIRE ENTRE CHARLEROI ET LIÈGE

LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UNE LIAISON AÉRIENNE CHARLEROI-LIÈGE-CASABLANCA ET SES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

M. Bernard Wesphael (Écolo). — La compagnie aérienne Jet4you a décidé de lancer trois vols hebdomadaires vers Casablanca à partir de 18 euros tous frais compris.

Au moment où le réchauffement climatique devient un enjeu politique majeur, la Région wallonne, via BSCA, fait tout le contraire de ce qu'il faut faire, à savoir autoriser un vol de très courte distance qui dégagera plus de 33 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère par semaine.

Heureusement, vous avez décidé récemment d'arrêter le processus et de mettre à la disposition des passagers un bus entre les deux aéroports régionaux.

Nous soutenons pleinement votre démarche. Néanmoins, nous ne pouvons taire que la gestion de cette affaire fut catastrophique. L'opération préparait cette liaison depuis plusieurs mois. Pourquoi ne pas avoir arrêté la machine avant le 31 octobre ? Force est en effet de dénoncer une certaine précipitation et une absence de concertation entre les différents acteurs.

Par ailleurs, le site de la Compagnie Jet4You publie un avis aux passagers selon lequel il n'y aura plus de liaison Liège-Casablanca, mais bien Charleroi-Casablanca, à savoir l'inverse de ce que vous préconisez.

De manière plus générale, la politique wallonne prévoyait le développement du fret aérien au départ de Liège et de charters de jour au départ de Charleroi. Aujourd'hui, tout le monde veut tout faire. Ne serait-il pas utile de clarifier la situation ?

De même, ne considérez-vous pas que la SOWAER a non seulement manqué à sa mission mais qu'elle a également failli à ses responsabilités ?

Qu'en sera-t-il, à l'avenir, de cette liaison ? Une escale sera-t-elle prévue ?

Des recours ont-ils été introduits contre votre décision ? Si oui, lesquels ?

Les responsables de Jet4You font savoir que l'administration fédérale avait avalisé cette liaison par une décision rendue le 26 septembre 2006. Le saviez-vous ? Avez-vous eu des contacts avec le Fédéral à ce sujet ?

Pouvez-vous également me dire :

- si vous pensez que cette liaison a un sens ;
- si les intervenants dans ce dossier mesurent bien les risques en matière de sécurité aérienne que ce choix implique ;
- si vous comptez prendre des mesures rapidement pour que les départs s'effectuent uniquement de Liège et qu'une navette permette aux clients de la région de Charleroi de rejoindre l'aéroport de Liège.

Mme Anne-Marie Corbisier-Hagon (cdH). – L'impact environnemental de cette liaison devait être dénoncé. On ne cesse de rappeler, depuis trois semaines, le taux alarmant des émissions de CO et les entreprises sont sollicitées afin de se mettre en ordre. Nous ne pouvons dès lors accepter que le secteur aérien échappe à toute contrainte en la matière.

Je note que ce trajet s'est *in fine* réalisé sans escale. Dès lors, même si cette décision a provoqué quelques remous, nous ne pouvons qu'être satisfaits et heureux des nombreux soutiens reçus.

D'aucuns ont contesté la légalité de votre arrêté. Pouvez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, si des recours ont été introduits ? Des adaptations décrétales seront-elles de mise ? Quel a été le rôle de la SOWAER dans ce dossier ? Les compétences de la SOWAER se limitent-elles aux travaux et investissements ?

Le Ministre Landuyt a déclaré que le Fédéral avait pris une décision en vertu d'une convention passée avec le Maroc en 1958. Il revient à présent quelque peu sur ses affirmations en se déclarant opposé à ce type de vol. Il prône même une convergence avec l'attitude wallonne. Une concertation existe-t-elle avec M. Landuyt ?

Vous avez de même interpellé l'Union européenne. Avez-vous obtenu des réponses ? Des sanctions sont-elles prévues pour les mauvais élèves ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie tout d'abord les deux honorables membres du soutien qu'ils m'ont témoigné dans ce dossier. Cela me réjouit d'autant plus que la prise de décision s'est exercée sous pression.

Jet4You est une société à intérêts marocains et est une filiale de Jet Air. Son but est d'amener des touristes au Maroc. Elle a choisi la Région wallonne car nos aéroports sont très attractifs en matière de droit d'atterrissage.

La compagnie a eu des contacts avec DAB et BCA. Je l'ignorais mais cela est tout à fait normal car le décret RESA a confié l'exploitation commerciale des aéroports à DAB et BCA.

Lorsque j'ai appris que le projet de liaison nécessitait un saut de puce entre nos deux aéroports régionaux, j'ai immédiatement réuni, de manière très discrète, les responsables de ces deux aéroports et les ai fermement invités à trouver une solution pour que le saut de puce n'ait pas lieu.

Une solution n'ayant pas été trouvée, j'ai pris des contacts avec des représentants de la compagnie.

- *M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 05 minutes.*

Si mon discours a toujours été le même, je pense que les représentants de la compagnie ont cru que, par le biais de certaines démarches et par l'exercice de certaines pressions, ils aboutiraient à une modification de mon attitude. Je leur ai dès lors signifié ma décision par voie d'arrêté ministériel.

Pour ce qui est des motivations, les premiers contacts avec Jet4You stipulaient que le décollage ne pouvait avoir lieu à partir de Charleroi pour des raisons techniques. Ensuite, ces raisons sont devenues commerciales. Quoi qu'il en soit, les deux hypothèses n'étaient pas fondées et les très nombreux passagers devant décoller de Liège ne représentaient qu'une trentaine de personnes.

L'atteinte à l'environnement pour ce saut de puce étant extrêmement importante, j'ai proposé l'utilisation de bus. Nous avons validé les tests, les passagers ne perdent pas une seule minute et pas un seul euro. Au contraire, ils gagnent du temps en utilisant le bus.

En matière de légalité, il a été fait allusion à un accord du Fédéral conformément au Code de l'Air. Cela est exact mais valable uniquement pour des conditions de sécurité.

Nous sommes intervenus sur base de l'article 23 de la Constitution, de la Directive 23/87 et du Règlement européen du 23 juillet 1992 qui stipule que les autorités ne peuvent tolérer des vols par avion si d'autres moyens de transport moins dommageables sont possibles.

Le problème est qu'il n'existe pas de sanctions. Certains pays pratiquent les sauts de puce. Il en existe d'ailleurs chez nous entre Ostende et Zaventem et entre Ostende et Liège.

Un autre raisonnement a également soutenu mon action. Nous sommes propriétaires des deux infrastructures aéroportuaires et en avons cédé la gestion à deux sociétés sous la condition expresse que celles-ci les utilisent conformément à l'intérêt régional et à l'intérêt général. J'ai donc estimé, en l'espèce, en tant que propriétaire des infrastructures, qu'il ne s'agissait pas d'une utilisation conforme à l'intérêt général et à l'intérêt régional.

En ce qui concerne les recours éventuels, Jet4You n'a jamais déclaré vouloir introduire un recours mais bien réfléchir à l'introduction d'un recours. Je me suis moi-même entouré d'un cabinet d'avocats et je ne pense pas que Jet4You introduira un recours car, pour ce faire, ils doivent démontrer qu'il y a préjudice grave. Or, ils n'ont pas perdu un seul passager et les passagers n'ont pas perdu une seule minute. Je dois même vous préciser que je leur avais signifié que si l'avion ne décollait pas avant 23 heures, j'interdirais le décollage.

J'ai, par ailleurs, beaucoup de respect pour le Président de notre Assemblée, Président de l'aéroport de Liège au nom de la Région wallonne. Je considère néanmoins que, bien qu'il soit le garant des dimensions économiques, sociales et environnementales de notre Région, il a fait part, dans ce dossier, d'une vision réductrice. Toutefois, à ce jour, la SAB ne m'a notifié aucun recours. Je précise que son conseil d'administration ne s'est pas encore réuni.

J'ai en outre signifié à la SOWAER l'obligation de s'opposer à toute action en justice contre nous. Quoi de plus normal puisqu'à Charleroi, la Région détient 90% des parts. À Liège, l'actionnariat est plus diversifié.

En ce qui concerne les démarches politiques, mon cabinet a contacté le cabinet de M. Landuyt pour lui demander de réunir les différentes parties régionales et interdire que de telles pratiques se reproduisent. Il nous a certifié que telle était son intention.

J'ai écrit au Commissaire européen de l'énergie et du transport et envoyé une copie de ce courrier au Commissaire belge, Louis Michel. Nous n'avons, à ce jour, reçu aucune réponse. Je rappelle que le problème est l'absence de sanction en la matière. J'attire également votre attention sur les dangers, comme l'a souligné le Président du Parlement, que pourrait comporter un glissement des sauts de puce vers une liaison Liège-Maastricht ou Liège-Lille.

Je conclurai en affirmant que mon souhait est de revoir l'ensemble de la problématique car c'est dans les transports que l'on constate la plus forte émission de gaz à effets de serre.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et lui confirme tout notre soutien.

J'espère que le Fédéral permettra une meilleure harmonisation de la gestion de ces problèmes et regrette que nous soyons confrontés à des pratiques politiciennes.

Pour ce qui est du Président de notre assemblée, je constate que, lorsqu'il était Ministre de l'Agriculture, il était en congé de la présidence de la SAB. Cette fois, il n'en est rien. Son attitude est surréaliste alors que vous avez, j'imagine, reçu le soutien du Gouvernement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai une délégation ministérielle. Ce n'est pas la première fois que j'interviens en la matière. J'ai déjà interdit, par le passé, un vol avec des joueurs grecs qui voulaient décoller à trois heures du matin.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le Président du Parlement n'a pas à remettre en cause la logique gouvernementale par le biais de ses différentes casquettes.

Mme Anne-Marie Corbisier-Hagon (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Nous pourrions faire preuve de plus de cohérence si l'Europe prenait ses responsabilités. Néanmoins, en donnant l'exemple, nous pouvons espérer un effet cumulatif.

LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE, ET EN PARTICULIER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS DE L'ACNAW

M. Bernard Wesphael (Écolo). – J'ai pris connaissance avec intérêt du dernier rapport de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne.

Pour l'ACNAW, le développement d'un système efficace de sanctions est considéré comme un élément essentiel de régulation des nuisances sonores. Or, et même si les dépassements des normes semblent peu nombreux, l'ACNAW fait remarquer que les dispositions actuelles ne permettent pas de mener une politique satisfaisante en la matière.

Afin de répondre à l'exigence d'impartialité et de garantir les droits de la défense dans le cadre de la procédure aboutissant au prononcé d'une sanction, l'ACNAW suggère une restructuration autour de trois collèges. L'Autorité propose toutefois de limiter sa réforme à l'organisation d'un pouvoir d'instruction avec 2 collèges et non 3. L'ACNAW souhaite enfin élargir ses compétences aux autres aspects environnementaux.

Vous avez sollicité l'expertise de l'ACNAW afin de disposer de propositions sur l'ossature générale d'un suivi médical préventif des habitants de la zone A' de l'aéroport de Liège-Bierset. L'ACNAW a fourni une série de pistes concrètes.

Monsieur le Ministre peut-il me dire :

- si l'arrêté ministériel relatif au réseau de sonomètres a été officialisé ?
- si non, pour quelle raison et endéans quel délai cette officialisation aura-t-elle lieu ?
- quelle est sa position par rapport à la modification éventuelle de la structure de l'ACNAW dans le cadre d'une mission élargie aux sanctions ?
- quelle est sa position quant à l'élargissement des compétences de l'ACNAW ?
- quelle est sa position quant à la nature des amendes ?
- quel suivi il compte donner aux recommandations de l'ACNAW en matière de suivi médical ?
- si, maintenant que le nombre de chantiers d'isolation est significatif, une première évaluation des performances obtenues dans les maisons isolées peut être effectuée ?

En matière de santé publique, des habitations considérées comme problématiques en zones A' et B' avaient été relouées à des conditions très favorables. Il me revient que de fortes augmentations de loyers devraient avoir lieu. Cela va engendrer des difficultés économiques importantes pour certaines familles. Qu'en est-il exactement ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'arrêté fixant le positionnement des sonomètres situés autour des deux aéroports wallons n'a pas encore été adopté car c'est tout le système des sanctions applicables en cas de non respect des restrictions d'exploitation qui est en cours de révision.

Suite à l'arrêté de la Cour d'Arbitrage de février 2005, l'article 1bis de la loi relative à la lutte contre le bruit a été modifié ; ce fut fait par l'adoption du décret du 15 décembre 2005.

Par ailleurs, l'arrêté « sanctions » du 29 janvier 2004 doit être revu. Je vous signale qu'il est contesté devant le Conseil d'Etat.

L'avis rendu par l'ACNAW portait sur un projet d'arrêté, depuis lors retravaillé par l'administration. Dans le nouveau projet d'arrêté, les sanctions seraient instruites par le fonctionnaire désigné.

Un recours est prévu auprès du Ministre et un avis est possible auprès de l'ACNAW.

Ce nouveau projet fait état d'une ultime évaluation. Les problèmes juridiques doivent être réglés. Nous attendons l'avis du Conseil d'Etat sur l'arrêté « sanctions ».

Pour ce qui est du suivi médical, le Gouvernement a décidé de respecter le principe de précaution évoqué par l'ACNAW. Par ailleurs, la Région conserve la maîtrise des logements en pouvant déplacer les locataires en cas d'augmentation significative des nuisances sonores.

Pour ce qui est de l'évaluation des performances dans les maisons isolées, je tiens à signaler l'effort significatif du Gouvernement en la matière. En cas de résultat non conforme aux objectifs acoustiques fixés, la SOWAER fait procéder à des travaux complémentaires jusqu'à ce que les résultats souhaités soient atteints, sauf si le riverain ne le souhaite pas.

Depuis le 1er janvier 2006, le service EDSI a réalisé 780 mesures de vérification.

Un grand effort a été réalisé si l'on considère les 1.200 maisons pilotes.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – 1.200 maisons entrées dans le processus, mais seulement 300 terminées.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le processus pourrait être accéléré.

Il est vrai que certains loyers ont été réévalués.

Dans un premier temps, les immeubles étaient occupés par des personnes avec des revenus très faibles.

Par la suite, certains disposant de revenus classiques ont vu l'occasion de louer une villa à un prix défiant toute concurrence.

J'ai donc demandé que la situation soit revue. Certaines maisons sont louées à 750 euros et il y a toujours des candidats.

Je me suis permis par ailleurs, pendant deux jours, de demander directement aux riverains ce qu'ils pensaient de la situation.

Ils veulent rester.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – L'élargissement des missions de l'ACNAW est une bonne chose.

J'attire votre attention particulièrement sur la situation extrêmement délicate de personnes devant quitter leur logement pour le 1er janvier.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vérifierai.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Il me revient aussi que la société immobilière n'a pas toujours des contacts de manière très humaniste.

- La séance est suspendue à 16 heures 35 minutes.

- La séance est reprise à 16 heures 45 minutes.

LA PROBLÉMATIQUE DES AMENDES ADMINISTRATIVES EN CAS DE SURCHARGE

M. Claude Ancion (MR). – Les transporteurs routiers wallons sont confrontés à un problème important lorsqu'il s'agit de l'application des amendes.

En effet, dans le domaine des surcharges, deux systèmes coexistent, à savoir :

- le système fédéral qui vise principalement la sécurité routière, mais également la loyauté de la concurrence en tenant compte du poids total du véhicule au sol, c'est-à-dire en tenant compte de la masse maximale du véhicule ;
- le système de la Région flamande qui vise les atteintes aux infrastructures en tenant compte du poids par essieu.

Il est donc effectivement vrai qu'un transporteur pourrait être verbalisé d'une part pour une surcharge par essieu et d'autre part pour une surcharge globale du véhicule ; et, également que pour un véhicule respectant le poids maximum autorisé de 44 tonnes pour l'ensemble de son véhicule et de son chargement, ce même transporteur n'est pas à l'abri d'une surcharge sur un essieu.

Ces surcharges à l'essieu sont particulièrement difficiles à éviter surtout dans le cas de transport par bennes (gravier, sable, etc...) car la charge est en permanence susceptible de se déplacer (surtout en cas de freinage brusque ou répétitif). Un même volume de marchandise peut par ailleurs avoir un poids totalement différent en fonction, en autres, du degré d'humidité, ...

Il apparaît également que la notion de circonstance atténuante n'est jamais retenue par le fonctionnaire du Ministère de l'Infrastructure de la Région flamande.

La conséquence directe est donc un risque de juxtaposition d'amendes particulièrement lourdes pour une infraction de même nature.

Sans vouloir défendre des situations illégales, il apparaît que ces amendes sont tout à fait disproportionnées au regard de la responsabilité concrète des transporteurs.

Je voudrais connaître votre position face à cette problématique, et s'il entre dans vos intentions de faire des propositions afin d'aplanir ces divergences et d'essayer d'uniformiser ce type de pénalités.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Comme précisé dans votre intervention, la Région n'intervient que fort peu, étant donné que nous n'avons pas pris de dispositions particulières, je le pense à raison.

Il y a, d'une part, la législation fédérale tenant compte du poids total du véhicule au sol et, d'autre part, le décret flamand visant les atteintes aux infrastructures en tenant compte du poids par essieu.

Il est exact qu'il est difficile d'éviter les surcharges à l'essieu dans le cas de transports en vrac.

Le texte flamand repose sur la présomption irrefragable selon laquelle la dégradation du revêtement routier est indubitablement provoquée par la surcharge du véhicule. C'est discutable.

Les amendes vont de 275 à 4.125 euros.

La Wallonie ne connaît pas semblable dispositif et nous nous limitons donc à appliquer la législation fédérale. Je resterai particulièrement attentif à l'évolution de cette réglementation.

Je signale, par ailleurs, que nous sommes en voie de finalisation en ce qui concerne la vignette autoroutière.

M. Claude Ancion (MR). – J'attire votre attention également sur le mode de pesée utilisé. Des différences peuvent parfois intervenir en cas de contrôle.

Une tolérance serait la bienvenue. Nos transporteurs ont réellement « la frousse » lorsqu'ils vont en Flandre.

Au-delà d'une tolérance envisagée, il faudrait en tout état de cause uniformiser le mode de pesage.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

M. le Président. – Mes questions portant sur « les filières énergétiques wallonnes », sur « le conflit entre Interosane et Electrabel » et sur « les préparatifs de la libéralisation des marchés de l'énergie » sont transformées en questions écrites.

QUESTIONS ORALES (SUITE)

- *M. Alain Onkelinx, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 55 minutes.*

L'ACTUALISATION DU SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL

M. Willy Borsus (MR). – En juillet 2005, je vous interrogeais sur la mise à jour du SDER adopté par le Gouvernement wallon, le 27 mai 1999. Ce projet de développement territorial trouve ses bases dans le CWATUP.

Il était prévu dans le Contrat d'Avenir qu'il ferait l'objet d'une évaluation. Vous aviez indiqué que l'évaluation du SDER ainsi que son adaptation éventuelle, éléments figurant également dans la DPR, serait entamée en septembre 2006 jusqu'à la fin de la législature.

Le SDER n'a pas de portée normative.

Il s'agit d'une ligne avant tout directrice.

La CPDT a-t-elle remis les conclusions de son étude sur la nécessité de faire procéder à une actualisation du SDER ?

Comment pourrions-nous, en tant que Parlementaires, participer à la réflexion ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai confié une mission d'expertise à la CPDT en vue d'examiner l'opportunité de procéder à l'actualisation du SDER.

Il s'agit donc d'élaborer une note préalable pour mesurer la nécessité d'une actualisation.

J'insiste donc sur le cadre de la mission confiée.

Il ne s'agit nullement d'anticiper sur des options à prendre ou sur la méthodologie d'une éventuelle actualisation.

L'élaboration de la note prend en considération trois niveaux d'investigation.

Il s'agit d'abord de s'interroger sur les changements intervenus sur le plan du contexte wallon, notamment les nouvelles décisions du Gouvernement wallon (DPR du 20 juillet 2004, le Plan Marshall, ...). Il s'agit aussi des nouveaux enjeux ou nouvelles mesures apparues dans les différentes thématiques comme, par exemple le logement, l'urbanisme et la biodiversité.

Ensuite, sont examinés les changements induits par les exigences européennes énoncées à travers divers documents comme, par exemple, les directives, ou encore incitées par des programmes de financement. Il s'agit de voir quelles implications ces éléments auront sur notre Région et comment le SDER peut relayer ces exigences.

Pour finir, il y a les incidences des démarches de coopération supra-nationales.

Un premier rapport technique a été remis.

Il est prévu de le compléter par l'analyse de deux documents stratégiques adoptés par le Gouvernement wallon et liés aux politiques communautaires (le cadre de référence stratégique régional et le plan régional de développement rural).

Toujours dans le cadre des missions de la CPDT, le programme de travail prévoit de procéder à l'analyse des outils de planification stratégique des régions qui nous entourent pour y relever les convergences ou divergences par rapport aux objectifs wallons.

Une fois en possession de ces différentes analyses, je présenterai une note au Gouvernement sur l'opportunité d'une actualisation et, si tel est le cas, sur le périmètre de l'actualisation, les modalités techniques de préparation et un calendrier.

En ce qui concerne l'implication des communes, le CWATUP prévoit leur consultation (article 14). Lors de l'approbation, à l'époque, du SDER, plus de la moitié des communes avaient remis un avis. Cela témoigne de leur implication.

M. Willy Borsus (MR). – Je partage très largement votre analyse.

Un certain nombre d'indicateurs me poussent à estimer qu'une évaluation s'impose effectivement et qu'en fonction du résultat, une adaptation pourrait intervenir.

Je souhaiterais pouvoir également examiner les conclusions des analyses en cours et être informé des travaux à venir du Gouvernement sur le sujet.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La CPDT pourrait réaliser un premier exposé si vous le souhaitez.

LES RELATIONS DES USAGERS DES BUS AVEC LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT EN COMMUN TEC

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je souhaite intervenir sur le sujet de la relation clientèle que les TEC ont avec les voyageurs.

À la rentrée scolaire, les guichets sont pris d'assaut par une clientèle impatiente devant peu de guichets ouverts.

En ce qui concerne la procédure de renouvellement des abonnements, elle apparaît lourde et peu pratique.

Ainsi, par exemple, pour les familles nombreuses, le client doit d'abord obtenir une composition de ménage auprès de l'administration communale. Il doit ensuite aller au guichet de la Ligue de familles, puis seulement au guichet des TEC.

Un abonnement ne peut se prendre que pour un mois complet et non de date à date. S'il se présente le 15, il perd donc un demi mois.

Je pourrais parler aussi des abonnements combinés TEC-SNCB.

Cela laisse rêveur à l'ère de l'informatique.

Quelles actions allez-vous mener ?

Il y a aussi la problématique des correspondances et du respect de l'horaire. Je peux comprendre un retard en raison des circonstances fortuites, mais il me revient que certains bus partent avant l'heure prévue, surtout le soir.

En ce domaine également, comptez-vous intervenir ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La volonté du groupe TEC est de rendre les démarches d'acquisition du titre de transport les plus simples possibles. Pour les renouvellements mensuels ou annuels, en plus des guichets TEC, le client peut se rendre aussi dans les bureaux de la Poste ou dans les supermarchés Delhaize.

En ce qui concerne la réduction familles nombreuses, l'abonné doit naturellement prouver qu'il fait effectivement partie d'une telle famille. Cela implique donc une démarche auprès de l'administration communale.

Lorsque le principe d'une réduction sur les abonnements TEC est accepté, il a été décidé d'accepter le document existant utilisé pour obtenir le tarif réduit auprès de la SNCB. Cela permet ainsi au client empruntant déjà le train de profiter des réductions sur le TEC sans démarche supplémentaire.

Sur présentation d'une composition de ménage, cette carte de réduction peut être obtenue aux guichets de la SNCB ou de la Ligue des familles, pour leurs affiliés en ce cas. La carte est valable un ou cinq ans, selon les cas.

La réglementation relative à l'octroi de la carte famille nombreuse sera simplifiée. Cela relève du niveau fédéral.

Les tickets d'abonnement TEC sont disponibles également par voie postale après paiement via un organisme financier. Toujours dans le but de limiter le nombre de démarches, le prix de l'abonnement annuel est rendu très attractif (gain de 33%).

À signaler encore que l'étudiant peut disposer d'un abonnement train-bus. Le titre est délivré par la SNCB qui applique son tarif à l'ensemble des deux trajets. Il faut cependant souligner que cet abonnement est soumis à la réglementation de la SNCB qui n'accorde pas de réduction aux familles nombreuses sur le prix de ses abonnements. L'abonné doit donc comparer pour choisir la solution la plus avantageuse.

Pour ce qui concerne spécifiquement le TEC Liège-Verviers, le réseau de point de vente est composé de deux Maisons du TEC situées à Liège et à Verviers, du siège social de Robertmont et de huit dépôts.

Il y a par ailleurs les aubettes situées Place Cathédrale et à la gare des Guillemins.

Il y a aussi INFOBUS, soit un point de vente itinérant sillonnant la zone urbaine de Liège et de Verviers les jours de marché.

La Maison du TEC à Liège a élargi la plage d'ouverture pour faire face à l'afflux de clientèle en période de rentrée scolaire.

Trois personnes viennent également d'être engagées.

Les années précédentes, le TEC Liège-Verviers a mené des actions pour inciter la clientèle à se procurer l'abonnement en dehors des périodes de gros afflux, mais ces actions ont connu peu de succès.

A été mis en place aussi un système de paiement par banque.

Depuis 2001, un guichet est ouvert au bureau du Service social de l'ULg (de mi-août à fin septembre).

Pour finir, il est projeté d'ouvrir deux nouvelles Maisons du TEC.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je vous remercie pour vos réponses.

Je ne comprends cependant pas pourquoi un abonnement ne peut être pris de date à date.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vérifierai la question.

LES GRÈVES ET L'ABSENTÉISME DES TEC CHARLEROI

M. Philippe Fontaine (MR). – Vendredi dernier, les usagers des TEC Charleroi ont eu une nouvelle fois la mauvaise surprise de ne pas voir passer leur bus.

Une partie des bus des TEC Charleroi était restée au dépôt, les chauffeurs invoquant une surcharge de travail à laquelle ils ont à faire face.

Cette surcharge serait due à plusieurs facteurs d'après les chauffeurs et leur représentant syndical, dont les collègues en maladie et les collègues en formation, ce qui a pour résultat que le cadre n'est jamais au complet. Il est d'ailleurs envisagé d'engager un formateur supplémentaire et d'écourter le temps d'écolage afin de réduire ces inconvénients.

Mes questions sont multiples.

- Vous semblez plus dur que le représentant syndical à propos des raisons qui sous-tendent la situation aux TEC Charleroi. Vous déclarez en effet que: « Contrairement aux motifs invoqués par les grévistes, c'est le taux d'absentéisme endémique qui empêche d'assurer le travail dans des circonstances normales et non le manque d'effectif .» Quel est le taux d'absentéisme des TEC Charleroi ? Est-ce un problème spécifiquement carolo ?
- Vous semblez évaluer ce taux comme anormalement élevé. Pouvez-vous me préciser le taux d'absentéisme dans les transports en commun wallons par TEC ?
- Vous précisez que les TEC de Charleroi fonctionnent avec un sureffectif de 12%. Est-ce aussi le cas des autres TEC wallons ? Le sureffectif est-il le seul moyen à votre portée pour enrayer l'absentéisme que vous qualifiez d'endémique ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer la situation ?
- Pensez-vous que la solution d'engager un formateur supplémentaire, plutôt qu'un chauffeur, prônée par les TEC de Charleroi soit une bonne solution ?
- N'y a-t-il pas un risque pour la sécurité des usagers d'écourter le temps d'écolage des chauffeurs ?
- Cinq nouveaux chauffeurs étaient annoncés pour le 1er novembre, mais vous précisez par ailleurs qu'il n'y a pas de problème d'effectif et que le mal est ailleurs. Ne pensez-vous pas que cette mesure est d'ordre à encourager l'absentéisme qui sévit dans les TEC Charleroi et peut-être wallon ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La situation que vous dénoncez est inadmissible. Le TEC Charleroi travaille avec un taux de réserve de 12% mais, au cours des neuf premiers mois de l'année, le taux d'absentéisme à l'exploitation fut de 12,4%, ce qui est largement plus qu'ailleurs.

Pour lutter contre ce phénomène, le TEC a mis en oeuvre diverses mesures: suivi des absences; lettres d'avertissement en cas d'absences répétitives; entretiens avec les agents à problèmes.

Je ne peux malheureusement vous donner le taux d'absentéisme des autres TEC car la méthode de calcul diffère de celui de Charleroi. Néanmoins, c'est bien à Charleroi que le taux est le plus élevé.

Des réunions régulières ont eu lieu avec les représentants du personnel lorsque des modifications de service ont eu lieu ou lorsqu'une surcharge de travail a été constatée. L'adéquation entre l'horaire de la ligne et le temps de parcours réel a été vérifié.

L'engagement d'un formateur supplémentaire est prévu pour multiplier les possibilités de formation et, éventuellement, limiter cette formation à certaines lignes.

L'arrivée, au 1er novembre, de cinq chauffeurs supplémentaires s'inscrit dans le programme du remplacement des départs.

Par ailleurs, nous avons prévu, dans le contrat de gestion, une prime en fonction des kilomètres parcourus en plus par an. Sans la réalisation de cet objectif, il n'y aura pas de prime. En d'autres termes, plus il y aura de jours de grève, moins d'agents toucheront une prime d'intéressement. Il y a donc un double calcul: par TEC et par chauffeur.

Je conclurai par une rectification: je me suis engagé, hier, pour une commission paritaire du 21 novembre 2006. Il s'agit en réalité du 28 novembre 2006.

M. Philippe Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et partage totalement sa vision des choses.

J'ai moi-même été administrateur aux TEC Charleroi et puis vous dire qu'il fait partie de la mentalité de certains chauffeurs d'agir en agitateurs. Les grèves sauvages pénalisent les plus faibles d'entre nous. Il n'y a donc pas lieu de les tolérer.

M. le Président. – Je voudrais faire remarquer qu'à Liège, le chauffeur agressé s'est étonné qu'il y ait eu arrêt de travail.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les deux raisons de la grève à Charleroi sont l'altercation d'un chauffeur avec un automobiliste et le déplacement d'un chauffeur vers une autre ligne. Lorsqu'il y a violence, je ne m'en prends jamais au mouvement de réaction et je trouve l'émotion normale. Mais pas dans les cas qui nous occupent.

Je rappelle que le plan Sécuritétec a davantage de succès que l'utilisation des menottes et d'un spray en Flandre.

LES ACTIONS À PRENDRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DES ÉLÈVES

M. Herbert Grommes (cdH). – Les enfants sont rentrés à l'école depuis deux mois.

Aux heures de pointe le matin, les déplacements scolaires représentent près de la moitié des déplacements en voiture. La mobilité scolaire représente donc un enjeu majeur dans la gestion de la mobilité.

La Région wallonne tente de réorienter les élèves et leurs parents vers d'autres moyens de déplacement. En effet, les plans communaux de mobilité ont, entre autres, pour objectif d'améliorer la sécurité, la qualité de vie et l'environnement aux abords des écoles par la sensibilisation des publics scolaires à une mobilité durable, la réduction du trafic automobile, l'augmentation de l'usage du vélo, de la marche, du co-voiturage et des transports en commun.

Les plans communaux de mobilité prévoient notamment des aménagements et équipements aux abords des écoles, une sensibilisation à la réglementation et à son respect, des actions alternatives, telles que le Brevet du cycliste.

Durant l'année scolaire 2005-2006, des milliers d'élèves de cinquième primaire ont préparé leur Brevet du cycliste qui atteste de leurs compétences à rouler à vélo en rue en sécurité.

- Au cours de cette année scolaire 2006-2007, avez-vous l'intention, Monsieur le Ministre, de continuer à promouvoir cette initiative qui a donné d'excellents résultats ?
- Prendrez-vous d'autres mesures dans le cadre de la mobilité douce pour assurer le déplacement des enfants vers l'école en toute sécurité ?
- Durant les heures de classe, la gratuité du transport collectif des élèves est-elle assurée pour certains types de déplacement comme ceux des étudiants des filières qualifiantes vers les lieux de formation hors école, des élèves vers la piscine ?
- Et enfin, quelle sera votre politique en matière de mobilité douce en 2006-2007 et quels moyens y seront consacrés ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La formation du Brevet du cycliste a été proposée dans les écoles de 18 communes wallonnes durant l'année scolaire 2005-2006. Au vu du succès et de l'enthousiasme suscité, j'ai augmenté le budget de cette action de plus de 50% pour l'année scolaire 2006-2007.

Par ailleurs, le Plan « escargot » participe également à l'amélioration de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Les communes peuvent bénéficier d'une subvention régionale afin de réaliser les aménagements qui participent à l'amélioration des déplacements des usagers les plus vulnérables.

Je continuerai à mettre l'accent sur l'aménagement d'infrastructures adaptées et sécurisées et à maintenir un travail de sécurisation et de sensibilisation dans cette matière. Près de 13 millions d'euros devraient être investis en 2007 pour la mobilité donc, en complément des crédits consacrés au ramassage scolaire.

Dès l'année prochaine, chaque commune pourra solliciter un bus fourni et entretenu par la Région wallonne. Elle se chargera du financement du chauffeur et pourra ainsi travailler toute une série d'itinéraires peu courants. Il s'agit là d'une action très importante pour soutenir les transports en commun.

M. Herbert Grommes (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je salue le travail concret du Ministre et soutiens totalement son action.

LA DÉCISION DU SÉNAT DE NE PAS RENDRE D'AVIS SUR LE PROJET DE RÉFORME DU CODE DE LOGEMENT FLAMAND

M. Dimitri Fourny (cdH). – L'accès au logement social, en Flandre, aura-t-il, oui ou non, pour condition l'apprentissage du néerlandais ? Sommes-nous résignés, oui ou non, à admettre dans notre pays l'existence d'un filtre linguistique qui blesse à ce point notre conception du droit au logement, tel que garanti par la Constitution ? Accepterons-nous, oui ou non, ce coup de canif dans la loi sur l'emploi des langues et une nouvelle atteinte aux droits des francophones des communes à facilités linguistiques ?

Je me dois de revenir à la charge en raison d'une récente actualité. A la mi-octobre, la commission des affaires institutionnelles du Sénat a décidé de ne pas rendre d'avis sur le projet de décret de M. Keulen visant à réformer le Code flamand du logement. C'est ce projet qui prévoit, pour les candidats au logement social, l'obligation de s'engager dans une démarche d'apprentissage du néerlandais.

Dès la mise en débat de ce texte, vous aviez décidé de saisir le Comité de concertation et aviez à cet égard obtenu l'appui unanime des groupes démocratiques de cette assemblée. Le 3 septembre, avec d'autres collègues délégués par le Parlement wallon et le Parlement de la Communauté française, j'avais eu l'honneur d'aller défendre notre point de vue dans le cadre d'une tentative de conciliation avec des homologues de l'assemblée flamande. Cette séance avait tourné court, vu l'impossibilité manifeste de concilier les positions tranchées en présence.

C'est, semble-t-il, pour la même raison que les sénateurs ont tout bonnement renoncé à entamer un débat sur le texte litigieux. Un avis de la Haute assemblée, dans le mois de sa saisine, était en effet l'étape suivante de la procédure de concertation. Je me doute bien que les points de vue en confrontation auraient été défendus avec la même intransigeance de part et d'autre et que le rapport des forces en présence au Sénat ne laissait guère d'espoir quant à une soudaine capitulation du monde politique flamand.

Il n'empêche qu'on doit se demander aujourd'hui si le texte de M. Keulen est désormais assuré de ne trouver dans son couloir législatif que des portes ouvertes ou si nous pouvons encore compter sur l'un ou l'autre verrou institutionnel.

M. le Ministre, vous avez dès le début pris les armes pour combattre ce décret inacceptable et l'on ne vous connaît pas enclin au renoncement. Quelle est désormais votre stratégie ? Serez-vous amené à livrer bataille au comité de concertation ? Faudra-t-il, comme je le pense, que le Premier ministre Verhofstadt, dont la fonction est censée transcender les clivages communautaires, soit bientôt amené à se mouiller dans cette affaire et, notamment, à rappeler le caractère fédéral des législations sur l'emploi des langues ?

Pouvons-nous attendre un renfort efficace de la part de la Commission européenne. Dans un courrier rendu public à la fin de l'été, le Commissaire à la Liberté, à la Justice et la sécurité, Franco Frattini avait manifesté de nettes réticences à l'égard d'un texte qui lui semble contraire aux principes de libre circulation des travailleurs et de non-discrimination fondée sur la nationalité. Comment pourrions-nous tirer parti de cette opinion autorisée, affranchie des calculs communautaires de notre politique intérieure ? Pouvons-nous tabler sur une intervention plus formelle de la Commission ?

A cet égard, nous savons que le gouvernement fédéral est le seul interlocuteur reconnu par l'Europe. Si un dialogue doit s'établir avec elle, doit-on craindre qu'elle ne puisse entendre que le son des cloches flamandes ? Pouvons-nous compter sur nos ministres fédéraux francophones pour faire valoir nos arguments de bon droit et de bon sens ?

Enfin, si le décret venait à être voté en séance plénière du Parlement flamand, envisagez-vous, d'ores et déjà, un recours en annulation, voire en suspension, devant la Cour d'arbitrage ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les instances au sein desquelles une concertation doit avoir lieu manquent, dans ce dossier, à leur mission. Le comité de concertation n'a jamais vraiment débattu de ce dossier, le projet de décret flamand imposant la volonté

d'apprentissage de la langue néerlandaise comme condition d'octroi d'un logement social. Je vous signale qu'il est question aujourd'hui de cette condition pour la vente de terrains.

Le Sénat a également manqué à sa tâche. Sa composition n'est pas paritaire et la loi spéciale prévue par l'article 143 de la Constitution n'existe toujours pas. Il appartient désormais au comité de concertation de rendre une décision selon la procédure du consensus.

J'attends du Premier Ministre qu'il joue son rôle d'arbitre linguistiquement asexué. J'ai également adressé aux deux vice Premiers Ministres francophones du Gouvernement fédéral un courrier exprimant mon souhait en ce sens.

Si le comité de concertation ne devait pas aboutir à un consensus, le conflit sera porté devant la Cour d'arbitrage.

Une action est également possible auprès des juridictions européennes. M. Frattini, Commissaire en charge de la matière, a clairement exprimé ses réticences vis-à-vis du texte flamand. La commission européenne a demandé une réponse justificative au Gouvernement fédéral qui a lui-même invité le Gouvernement régional flamand à fournir cette réponse.

Les autorités flamandes m'ont interdit l'accès à cette réponse. J'ai dès lors introduit un recours auprès de la Commission européenne afin d'y avoir accès.

M. Dimitri Fourny (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et pour l'énergie déployée dans ce dossier.

LES PROBLÈMES LIÉS À LA DÉLIVRANCE DES PERMIS POUR LES INFRASTRUCTURES AGRICOLES

M. Herbert Grommes (cdH). – Le développement d'infrastructures agricoles n'est pas sans poser problème. Souvent les agriculteurs se trouvent dans l'incertitude par rapport au projet qu'ils souhaitent développer et au permis précis qui doit être sollicité.

Si, dans certaines directions, la prise en compte par le fonctionnaire délégué des avis rendus par la DGA est systématique, il semblerait que ce ne soit pas le cas dans d'autres communes. C'est du moins l'avis de différents organismes et d'experts travaillant dans le domaine.

D'où l'idée de créer une sorte de Comité rassemblant des représentants d'associations agricoles, de l'administration de l'agriculture, de la DGATLP. Ce Comité pourrait, non pas donner son avis sur chaque dossier, mais donner un certain nombre d'orientations sur les cas les plus fréquemment rencontrés dans la région et ainsi assurer plus de cohérence et d'homogénéité dans la délivrance des permis liés aux infrastructures agricoles.

Par ailleurs, cette démarche aurait l'avantage de mieux informer les agriculteurs sur le type d'infrastructures autorisés ou non dans une région donnée.

Que pensez-vous de cette proposition ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai l'honneur d'informer l'honorable Membre que sa question concerne, d'une part, la prise en compte systématique de l'avis de la Direction générale de l'agriculture par le fonctionnaire délégué et, d'autre part, la gestion des dossiers d'urbanisme dans les neuf communes germanophones.

L'avis de la DGA est requis de manière générale pour les actes et travaux situés en zone agricole au plan de secteur. Cet avis permet d'apporter un éclairage aux questions suivantes :

- le projet est-il destiné à l'agriculture au sens général du terme ?
- s'agit-il de constructions indispensables à l'exploitation ?
- s'agit-il bien du logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession principale ?

- s'agit-il d'installations d'accueil du tourisme à la ferme faisant partie intégrante d'une exploitation agricole ?
-

Par ailleurs, dans la zone agricole, certains actes et travaux « non agricoles » peuvent être envisagés, tels que boisement, la culture intensive d'essences forestières, la pisciculture, les refuges de pêche, les activités récréatives de plein air, les petits abris pour animaux. La transformation, l'agrandissement ou la reconstruction de bâtiments existants peuvent également être envisagés.

De même, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés à l'article 127, § 1er, 1°, 2°, 4°, 5°, 7° et 8°, le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur et, dès lors, des prescriptions de la zone agricole.

Pour les constructions agricoles, l'avis de la DGA est sans doute déterminant, mais il ne suffit pas. En effet, selon l'article 35 du CWATUP, la zone agricole contribue au maintien ou à la formation du paysage. Cette appréciation relève bien des compétences du fonctionnaire délégué. L'implantation d'un bâtiment dans la plage agricole, son gabarit ainsi que la nature et la teinte des matériaux utilisés peuvent avoir un impact important. La DGA ne peut assumer la responsabilité de la bonne intégration des infrastructures agricoles.

En terme de Convention de Florence, nous ne pouvons plus insérer les constructions sur des crêtes de paysage.

Certaines localités (Bracht et Krewinkel en Communauté germanophone) sont sujettes à l'application du règlement général d'urbanisme sur la bâtisses en site rural. Il appartient au fonctionnaire délégué d'en vérifier la bonne application.

Pour les actes et travaux « non agricoles », la DGA peut être consultée afin de compléter les informations permettant d'apprécier l'impact sur les activités agricoles.

Dès lors, il semble logique que la prise en compte de l'avis de la DGA ne puisse être considérée comme une condition suffisante pour la délivrance d'un permis d'urbanisme.

La Direction de Liège 1 comprend le territoire de l'agglomération liégeoise ainsi que celui des neuf communes germanophones. Le fonctionnaire délégué compétent constate que les différents architectes responsables des communes concernées appliquent le CWATUP de manière similaire.

Enfin, pour ce qui concerne les neuf communes germanophones, je rappelle qu'elles disposent d'une cellule décentralisée à Eupen depuis mai 2002. Pour l'instant, cette cellule dépend du fonctionnaire délégué de la Direction de Liège 1.

Pour Jodoigne, la subvention prévue passera à 24.000 euros, ce qui ne devrait poser aucun problème pour recruter une personne attachée à cette compétence.

M. Jean-Paul Wahl (MR). – Certaines communes, comme la mienne, s'orientent plutôt vers un appel d'offres pour un bureau indépendant.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela ne me pose pas de problème, si les heures de prestations sont clairement identifiées.

Cette cellule décentralisée tient des permanences ouvertes au public le mardi matin sans rendez-vous et le jeudi matin sur rendez-vous. L'envoi d'un avant-projet peut également s'effectuer, une rencontre n'étant pas toujours requise. Une concertation préalable est donc parfaitement possible dans le cadre actuel.

Dans ces conditions, la question relative à la mise en place d'une nouvelle structure de « proximité » spécifique aux infrastructures agricoles me semble peu pertinente.

À propos de l'appréciation urbanistique des projets agricoles, je rappelle l'existence de la brochure, en allemand et en français, relative à l'intégration des bâtiments agricoles. Les grands principes y sont développés.

M. Herbert Grommes (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je partage totalement votre vision des choses quant au rôle de la DGA dans cette matière.

L'UTILISATION DE LOGEMENTS D'INSERTION COMME SALLES DE CLASSE

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Il me revient que le conseil communal de la commune de Perwez a décidé en 2005 d'organiser des cours d'immersion en flamand dans l'implantation scolaire de Thorembaix-les-Béguines. Dès le 1er septembre 2006, des cours furent donnés en 3ème maternelle tout en gardant une filière francophone.

Fin de l'année scolaire, l'échevin de l'enseignement a réalisé que des locaux allaient manquer pour recevoir la 1ère année primaire d'immersion. Il a rassuré le collège et a déclaré qu'il trouverait une solution. Il a proposé de louer ou d'acheter des locaux « containers » à placer sur la partie avant de la salle des fêtes située près de l'école afin de créer des locaux scolaires transitoires.

Le conseil communal ayant décidé en 2006 de mettre ce village sous le statut de RGBSR, aucun permis ne pouvait être octroyé pour le faire. Décision fut prise dès lors d'aménager les locaux scolaires dans un logement d'insertion fraîchement mis à neuf. Soulignons qu'il s'agit là du seul logement de ce type dans la commune et qu'il fut inauguré en juin dernier seulement!

Renseignements pris, le collège assure que ce n'est qu'une solution provisoire mais, à ce jour, rien ne semble toutefois prévu pour résoudre ce problème.

Par ailleurs, ce problème dure depuis la rentrée scolaire de septembre alors qu'il a été décelé en juin. N'est-il pas temps de définir dans le temps la notion de provisoire ?

Ne pensez-vous pas que, provisoire ou non, il est malsain et par ailleurs illégal que des moyens publics - et notamment régionaux - affectés aux logements sociaux puisse être détournés, même provisoirement, par une commune pour des activités d'enseignement ?

De plus, une autre implantation scolaire toute proche possède des locaux qui restent en grande partie inoccupés. N'est-ce pas là une piste de travail qui pourrait être suggérée à la commune de Perwez ?

Enfin, il apparaît qu'une visite de contrôle de la division du logement a eu lieu en août 2006. Un problème a ainsi été relevé : un étau soutient un linteau cassé d'une baie du logement situé au rez-de-chaussée. Cet étau n'étant pas sécurisé, l'immeuble ne peut pas être occupé tant que le problème n'est pas résolu. Le collège a pourtant décidé d'y maintenir les enfants et de faire des travaux d'urgence.

L'utilisation de logements sociaux à d'autres fins est-elle autorisée par la législation ?

Le cas échéant, quelle mesure comptez-vous prendre face à cette situation ?

C'est le monde à l'envers : nous votons des textes, notamment concernant la sécurité des bâtiments et sur le terrain, vous autorisez le contraire !

Je souhaite entendre vos explications.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous avez courageusement répercuté une question de Mme Brigitte Marchal.

La commune de Perwez est constituée d'un noyau urbain et de quatre villages.

Notre volonté est de maintenir une école dans chaque village. Force est de constater que celle de Thorembaix-les-Béguines connaît un formidable succès.

Ce village est à l'abri des grandes nationales et beaucoup d'élèves viennent ainsi à pied ou à vélo.

Mme Marchal souhaitait que l'école soit fermée et que l'on amène en voiture ou en bus les élèves à Perwez.

Nous n'avons pas été d'accord.

Un village sans école est un village sans âme.

Il est vrai que l'affluence a été très grande lors des dernières inscriptions. L'apprentissage du néerlandais par un système d'immersion a eu un franc succès.

Il n'a pas été envisagé de refuser des inscriptions.

Une formule a donc été mise en oeuvre et je souligne que Mme Marchal y souscrivait avant de changer de position, ce qui est souvent son attitude.

La première formule a donc finalement été abandonnée malgré nous, tandis que nous étions au mois d'août.

Une seconde option a été mise en oeuvre par rapport à des immeubles voisins et il est vrai que deux logements d'insertion ont été affectés à l'école.

Je signale que ces deux logements d'insertion n'avaient pas été réceptionnés.

Un linteau extérieur présentait une petite fissure. Un étauçon a été placé.

Le danger est actuellement nul.

Nous avons un rapport de notre ingénieur.

Des travaux ont été réalisés en urgence et sont maintenant terminés.

Nous avons donc fait le choix d'affecter ces deux logements au monde scolaire.

Vous évoquez un « détournement » de subsides.

Mes prédécesseurs avaient toléré une utilisation à d'autres fins.

Depuis août, la décision a été prise de rembourser la subvention wallonne (59.000 euros).

La modification budgétaire devait être votée mardi soir, mais l'opposition a refusé de siéger. La commune ne peut donc déjà commencer à rembourser, faute de quorum pour la prise de décision.

Cela sera donc fait plus tard.

En résumé, je considère qu'il s'agit là d'une polémique de très mauvais goût.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'aurais pu encore concevoir un certain bon sens dans la démarche s'il s'agissait d'une situation gérée par un entrepreneur ou un architecte.

Il se fait cependant que vous êtes Ministre et moi, Parlementaire.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est fini le bon sens alors ?

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Les règles doivent être respectées *a fortiori* par vous. Je prends note de la solution mise en oeuvre sur le plan de la sécurité et de la solution indirecte quant aux subsides.

Reste à mettre en oeuvre une solution définitive réglant tous les aspects. Qu'en est-il des logements d'insertion ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous allons inaugurer prochainement 18 logements.

Cela fera donc 25 logements au total et nous espérons, à terme, arriver à minimum 50 logements.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Dans les 18 logements, deux seront donc des logements d'insertion.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Un bâtiment du CPAS avait été réservé à cet effet, mais le Président, Écolo, s'y est opposé.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

M. le Président. – La question orale de M. Avril portant sur « les arrêtés d'exécution relatifs aux Sites à Réhabiliter (S.A.R.) » est transformée en question écrite.

QUESTIONS ORALES (SUITE)

LE SOI-DISANT BLOCAGE DES LOYERS SOCIAUX

M. Philippe Fontaine (MR). – En date du 19 octobre 2006, le Gouvernement communiquait les résultats de son conclave budgétaire 2007.

En matière de logement, plus particulièrement, le communiqué du Gouvernement faisant notamment état de ce que « le budget 2007 assure aussi le blocage des loyers en faveur des locataires sociaux grâce à une enveloppe de 12.170 milliers d'euros »

Je souhaiterais revenir sur ce point :

En date du 18 octobre 2005, vous dévoiliez un plan de redéploiement des sociétés de service public présenté sous forme de fiches. Ce plan comprenait un certain nombre de mesures dont la première « réformer le calcul du loyer social en tenant compte de la valeur du logement », du premier titre « Accroître les produits sectoriels », visait à augmenter le chiffre d'affaires des SLSP.

Il était donc prévu textuellement que la « réforme des loyers doit contribuer à une augmentation des produits locatifs de l'ordre de 15% en trois ans, par palier annuel de 5%... »

L'impact au niveau des locataires était même chiffré : un produit de 12.115.206 euros pour 2007, 24 millions d'euros pour 2008 et 36 millions d'euros pour 2009 que vous auriez été chercher dans la poche des locataires sociaux.

Ce 19 octobre, le Gouvernement annonce triomphalement « un blocage des loyers sociaux ». L'augmentation des loyers décidée par le Gouvernement PS-cdH sera indolore pour les locataires puisque le Gouvernement les prendra en charge en 2007. Il rétrocédera pour ce faire 12 millions d'euros en 2007, avez-vous déclaré en conférence de presse.

Alors, tout d'abord, je trouve à tout le moins cocasse de se féliciter d'une mise au frigo pour un an d'une décision que l'on a prise soi-même.

Plus sérieusement, le mécanisme que vous avez proposé, et que le Gouvernement a accepté, vise à augmenter graduellement, par paliers de 5%, les loyers sociaux. Vous annoncez prendre en charge le premier palier pour 2007.

Doit-on s'attendre à un rattrapage en 2008, soit une augmentation de 10% des loyers sociaux, soit 36 millions pris dans la poche des locataires sociaux ?

À l'inverse, cette intervention est-elle récurrente pour le premier palier ? Vous m'avez déjà répondu en émettant quelques doutes.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est normal, car il n'y a pas de budget sur deux ans.

M. Philippe Fontaine (MR). – L'augmentation de loyer ne serait-elle plus « que » de 10% d'ici 2009 ?

Pouvez-vous me confirmer que le plan de redéploiement, compte tenu de son état d'avancement au jour d'aujourd'hui, ne modifie en rien le calcul des loyers, ni les modalités de son augmentation (indexation, incidence de l'augmentation salariale du locataire, enfants à charge...)?

C'est très bien d'annoncer un blocage, mais cela ne sert à rien si le rattrapage est plus important après. Vous cherchez peut-être à ne pas « ennuyer » les locataires avant les prochaines élections.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le plan de redéploiement fait suite à un audit financier présenté en Commission.

À défaut, nous allions nous retrouver avec un déficit de 100 millions d'euros pour les sociétés locales, ce qui est intolérable.

Le plan est extrêmement détaillé.

Il fut d'ailleurs salué, notamment par l'Inspection des finances.

En ce qui concerne la réforme locative, il y a deux axes.

Il y a tout d'abord la durée du bail.

Il y a aussi un dispositif concernant les chambres excédentaires.

Cette première série de réformes a été approuvée en première lecture par le Gouvernement, le 13 juillet 2006.

Le texte viendra prochainement en seconde lecture et sera envoyé ensuite au Conseil d'État.

Le second axe concerne le calcul des loyers.

Le Gouvernement a décidé de reporter cette réforme d'un an suite aux résultats du *scanning* des sociétés.

Il n'était en effet pas de bon ton de demander, à ce stade, un effort aux locataires étant donné la situation. Ces derniers, en effet, ont vu intervenir des commissaires spéciaux, ont entendu parler de procédures judiciaires ou de problèmes de gestion, notamment.

M. Philippe Fontaine (MR). – Ce n'est pas un élément nouveau. Vous le saviez déjà le 18 octobre 2005.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai donc proposé au Gouvernement le report d'un an.

L'augmentation des recettes résultera :

- d'une participation rééquilibrée de certains locataires disposant de revenus permettant l'augmentation ;
- d'un effort des sociétés au niveau de la perception des loyers (26% d'impayés !);
- d'une adaptation des loyers dans les logements rénovés dans le PEI, et ce deux ans après la réception provisoire des travaux afin de garder l'équité entre ces logements et se rénover avec d'autres crédits budgétaires (il est vrai que je suis revenu sur la décision de mon Collègue Daerden en raison de ce problème d'équité) ;
- de l'application d'un loyer dit d'équilibre dans des logements récents (c'est-à-dire juste en-dessous du prix du marché) ;
- de la facturation des chambres excédentaires sauf pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

Le loyer mensuel moyen actuel est de 193 euros. Pour mettre les sociétés à l'équilibre, il faudrait trouver « un treizième mois ».

L'augmentation estimée pour 2007 est prise en charge par la Région.

Vous affirmez très injustement que nous récupérerons cela en 2008 dans la poche des locataires.

Ce n'est pas vrai.

Nous avons fait de gros efforts et disposons d'un programme ambitieux de construction.

Si je compare les budgets 2004 et 2007, cela représente une croissance de 62% sans parler des 25 millions d'euros pour, notamment les ascenseurs, communs et abords des logements sociaux.

L'effort est considérable, sans oublier le logement privé (plus 38% par comparaison).

Ce Gouvernement a fait largement sa part du travail.

M. Philippe Fontaine (MR). – J'ai encore la même impression : je vous pose une question précise et j'ai, en retour, une déclaration générale sur la politique gouvernementale.

Je répète : vous décalez tout d'un an, soit, mais l'intervention de la Région constitue-t-elle « un don » ou sera-t-elle récupérée autrement ?

Quoi qu'il en soit, cette intervention aurait pu être employée autrement au profit du logement.

Vous avez fait un choix politique en 2005. Vous reportez d'un an en raison de circonstances nouvelles. Il n'en est rien car ces éléments vous étaient connus lorsque le choix a été fait.

LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

Mme Brigitte Defalque (MR). – La Directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments a pour objectif de diminuer structurellement la consommation d'énergie dans les bâtiments résidentiels.

Pour rappel, ce document fixe une série d'exigences en matière de performance énergétique des bâtiments neufs mais également des constructions déjà existantes. Les dispositions de la directive européenne vont donc toucher tout le monde et non pas seulement les bâtiments nouvellement construits.

En réponse à une question sur le sujet, vous nous annonciez il y a deux ans — en novembre 2004 — que le débat parlementaire sur le projet de décret transposant la directive aurait lieu « dans les tous prochains mois ».

En avril 2005, vous nous assuriez que vous seriez « à temps pour l'échéance 2006 ».

En effet, cette disposition devait être transposée avant le 4 janvier 2006.

À ce jour, le texte n'a toujours pas été déposé sur le bureau du Parlement par le Gouvernement.

La Région wallonne est montrée du doigt par les instances européennes : la Commission a envoyé le 12 octobre dernier un avis motivé (avant saisine de la Cour européenne) sur le sujet.

Monsieur le Ministre, selon vos récents propos, votre projet est presque abouti. Quand allez-vous finalement le présenter au Parlement ?

Le Gouvernement a-t-il répondu à l'avertissement de la Commission européenne ? Si oui, de quelle manière ?

Enfin, nous savons que le décret n'entrera pas en vigueur directement. Il faudra plusieurs arrêtés d'application.

Qu'en est-il à ce sujet ? Quel est l'agenda projeté pour une entrée en vigueur de ces dispositions ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La transposition de la directive PEB prend plus de temps que je ne l'imaginai, je dois l'avouer. Quand je suis arrivé, le dossier ne comportait qu'une page blanche. Il est vrai que cela n'est pas simple du tout. Ainsi, les fournisseurs de matériaux souhaitent une homogénéisation entre les textes flamand, bruxellois et wallon. Il y a aussi le fait que les architectes sont peu enclins à accepter de prendre la responsabilité finale du résultat en termes de performance énergétique.

Nous disposons actuellement d'une norme prévue dans le CWATUP (la norme K55).

Le nouveau texte va plus loin.

Il a été adopté en deuxième lecture le 13 juillet 2006 par le Gouvernement. Le Conseil d'État demande une nouvelle consultation de la CRAT et du Conseil supérieur des villes, communes et provinces de Wallonie. Le Conseil d'État estime que les modifications intervenues entre la première et la deuxième lectures nécessitent à nouveau la consultation.

J'ai longuement hésité à suivre cet avis car, selon certains juristes, le Conseil d'État va trop loin à cet égard. *In fine*, j'ai conseillé au Gouvernement de passer à nouveau par la consultation pour éviter un recours éventuel auprès de la Cour d'Arbitrage.

Des délais stricts sont prévus pour aller de l'avant.

Nous souhaitons déposer le texte au Parlement début 2007.

J'ai avisé la Commission européenne de la situation.

Nous avons envisagé parallèlement les arrêtés qui pourront être déposés une fois le décret adopté. Leur contenu est infiniment technique.

Je signale que la Flandre dispose d'un texte, mais qu'il n'est pas encore d'application.

J'ai aussi le sentiment qu'ailleurs, en Europe, on n'est pas très avancé.

De manière générale, j'ai le sentiment que l'Union européenne est plus exigeante en ce qui nous concerne.

Les formations connaissent un franc succès.

Il nous faut aussi avoir des contrôleurs des performances énergétiques.

À BATIRENO, les 50 premiers lauréats ont été diplômés.

Mme Brigitte Defalque (MR). – Vous épinglez une fois de plus votre prédécesseur. Vous semblez ne jamais être responsable de rien.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai souligné combien ce dossier était difficile ; par hypothèse, il l'était également pour mon prédécesseur.

Mme Brigitte Defalque (MR). – Ce domaine est très important et il faut aller au plus vite.

Vous dites que la Flandre dispose d'un texte, mais qu'il n'est pas d'application. C'est facile de se comparer avec la Flandre dans les cas qui vous arrangent. Nous pourrions justement en ce domaine, comme dans d'autres, montrer l'exemple.

La Région wallonne est un très mauvais élève en ce qui concerne l'isolation des bâtiments.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le problème en termes de consommation d'énergies fossiles se situe essentiellement au niveau du transport où la progression est spectaculaire (plus 3% en ce qui concerne le logement). Il ne faut pas non plus perdre de vue que tout le monde ne sera pas content des obligations imposées par le texte.

Mme Brigitte Defalque (MR). – Qu'en est-il exactement des informations données à la Commission européenne ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai indiqué où en était la procédure de transposition.

L'ASSAINISSEMENT ET LA RÉHABILITATION DU SITE DES FORGES DE CLABECQ

M. Jean-Paul Wahl (MR). – Des discussions entre Dufenco, la ville de Tubize, la SPAQUE, la SOGEPA et la Région ont été entamées en vue de réhabiliter le site des Forges de Clabecq.

Un syndicat devait être constitué pour évaluer l'opportunité d'assainir le site (partenariat public-privé).

Le 12 octobre dernier, le Gouvernement wallon devait, en principe, marquer accord pour ce montage et allouer à ce syndicat un budget de 600.000 euros.

Cette décision semble avoir été reportée.

En effet, un communiqué est arrivé à l'agence Belga en provenance du Cabinet du Ministre Marcourt. Ce communiqué indiquait que la décision avait été prise. Trente minutes plus tard, un communiqué émanant du Cabinet du Ministre-Président indiquait qu'il ne fallait pas tenir compte du communiqué précédent...

Que s'est-il réellement passé ? Plusieurs Ministres du Gouvernement ont compétence en la matière.

A-t-il été considéré que le Ministre Marcourt « ne pouvait tirer la couverture à lui » ? Quoi qu'il en soit, cela fait désordre.

Qu'en est-il du budget de 600.000 euros ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est vrai qu'il y a eu un petit couac. L'attaché de presse du Ministre Marcourt avait préparé le communiqué à l'avance, tandis que la décision ne fut pas prise. Elle a cru que le point était passé alors que non.

Se pose simplement la question de savoir qui va intervenir. S'il s'agit de la SOGEPA, mon Collègue Marcourt en a la tutelle.

L'attaché de presse a donc lâché le morceau sans attendre le retour de son Ministre. Ce n'est tout de même pas bien grave.

Un projet d'arrêté ministériel vient d'être avalisé pour les subventions prévues pour la commune de Tubize en vue de la constitution d'un syndicat d'études relatif à l'assainissement et à la réhabilitation du site des anciennes Forges de Clabecq.

Une subvention de 250.000 euros lui est allouée pour étudier les options possibles, examiner la faisabilité technique et déterminer la meilleure voie pour la réaliser.

Le syndicat d'études devra réaliser le plan de réhabilitation, d'orientation et de revitalisation. Il devra définir les périmètres et établir les plans financiers.

Il devra également désigner un coordinateur en collaboration avec Dufenco et des organismes et administrations concernées.

Le budget du syndicat d'études est fixé à 500.000 euros dont 50% à charge de Dufenco et 50% à charge de la Région wallonne.

M. Jean-Paul Wahl (MR). – Le budget total est donc de 750.000 euros, 250.000 pour Tubize, 250.000 pour le syndicat d'études et 250.000 pour Dufenco.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, c'est 500.000 euros en tout. Les 250.000 de Tubize sont la part publique.

Après cela, ils pourront présenter des dossiers dans le cadre du Plan Marshall. Nous n'avons, en l'occurrence, aucun problème budgétaire.

M. Jean-Paul Wahl (MR). – On efface tout de même 100.000 euros.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui, mais cela ne pose pas de problème.

- *M. Philippe Fontaine, Doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 51 minutes.*

L'ACCÈS AUX CONSOMMATEURS DE TOUTES LES DONNÉES RELATIVES À LA LIBÉRALISATION DE L'ÉNERGIE

M. Alain Onkelinx (PS). – La libéralisation totale du marché de l'énergie en Région wallonne se rapproche à grands pas.

Certains consommateurs ont déjà décidé de changer de fournisseur d'électricité, et de choisir un fournisseur « vert ».

Cette décision a souvent été prise sans qu'ils disposent de réelles informations, si ce n'est la publicité que ces fournisseurs pouvaient faire.

Les autres, désireux de disposer des informations complètes et objectives avant de prendre la décision de changer de fournisseur d'électricité, se retrouvent bien souvent perdus devant une décision à prendre qui semble très compliquée.

Sur le site Internet de la CWaPE, a été mis en place un outil pour calculer, en tenant compte de sa consommation actuelle, une estimation des prix de chaque fournisseur.

Le problème est que si l'on compare avec les résultats obtenus sur le site de Test-achats, on remarque que les chiffres sont sensiblement différents. Quand on va sur les sites officiels des fournisseurs, les prix diffèrent encore.

Pouvez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, comment s'y retrouver au milieu de tous ces chiffres ? Quel est le tableau le plus proche de la réalité ? Par ailleurs, si le consommateur n'opère pas le choix, il y a un différentiel de 10%. Votre brochure ne le stipule pas.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne peux l'écrire car cela dépend d'une région à l'autre.

M. Alain Onkelinx (PS). – En outre, que prévoyez-vous pour toutes les personnes n'ayant pas encore accès à Internet ? Quels moyens auront ces personnes pour avoir un tableau comparatif ? Est-il possible d'avoir ce tableau en téléphonant au *call center* ou en s'adressant aux guichets de l'énergie ? Où en est-on au niveau de la distribution en toutes boîtes de la brochure explicative et quelles sont les informations qu'elle contient ?

Par ailleurs, il me revient que les guichets de l'énergie sont débordés par les événements. A-t-il été prévu de renforcer les effectifs ?

Il est indispensable d'informer au mieux les consommateurs qui ont beaucoup de mal à s'y retrouver.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans le cadre de la préparation à la transition vers un marché wallon ouvert à la concurrence, différents outils d'information ont été mis en place : une campagne grand public par le biais des différents médias disponibles, un *call center*, un site Internet, la formation du personnel des guichets de l'énergie, les CPAS et de ce même *call center*.

Le 24 février 2006, j'ai chargé la CWaPE de mettre au point un simulateur tarifaire sur son site Internet permettant au client de calculer et comparer les propositions tarifaires en introduisant uniquement son code postal.

Le CWaPE me semblait le lieu le plus indiqué pour mettre en place cet outil vu sa neutralité par rapport aux différents opérateurs.

Pour les personnes n'ayant pas accès à Internet, la possibilité existe de contacter le *call center*. Une borne avec simulateur et un stand seront présents, en 2007, lors des manifestations grand public.

Le rôle premier des guichets de l'énergie est d'informer les personnes sur les aides URE mises en place par la Région wallonne.

Une brochure sur les mesures sociales est en cours d'élaboration et devrait être distribuée à toutes les communes et tous les CPAS avant la fin de l'année.

Si on ne fait pas preuve de proactivité, c'est en effet le fournisseur désigné qui est attribué. Les consommateurs ont reçu un courrier annonçant la libéralisation puis un autre avec le code EAN. L'effort d'information a été important.

En ce qui concerne l'effectif des guichets, j'ai prévu de porter le nombre de consultants à 32.

Néanmoins, lorsque je me suis présenté en Commission des dépenses, il m'a été dit que les montants affectés à cette campagne étaient exorbitants. Cela est contradictoire avec les interpellations des parlementaires qui font état d'un souhait d'obtenir davantage de mesures d'information et d'encadrement.

Nous avons prévu de geler la période allant du 1er décembre au 15 janvier, période durant laquelle on ne pourra plus activer de nouveaux fournisseurs. Cette période doit être réservée au solde des comptes.

Ma conviction personnelle est qu'il faut attendre de recevoir les premiers tarifs. Je suis convaincu qu'un tassement des prix aura lieu dans les prochaines semaines. Nous assistons à de véritables démarchages commerciaux avec, quelquefois, des comportements incorrects. Je signale que, malgré l'urgence, la commission de médiation chargée des recours n'a toujours pas été instaurée par le Ministre Verwilghen. Je me suis chargé de le lui rappeler.

Enfin, j'ai réuni tous les fournisseurs pour leur rappeler qu'ils sont soumis à un code de bonne conduite.

Relevons, pour conclure, qu'en Flandre, seul 15% de la population a fait une démarche volontaire en la matière.

Des différences entre les simulateurs peuvent s'expliquer. Le coût d'un fournisseur diffère d'une zone rurale à une zone urbaine.

M. Alain Onkelinx (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il va néanmoins falloir expliquer aux citoyens pourquoi la libéralisation sensée faire baisser les coûts, les fait augmenter. Parallèlement, les communes voient leurs dividendes baisser et il y a fort à parier que les taxes communales vont augmenter.

LES COMPTEURS BIDIRECTIONNELS

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Lors de la commission du 2 octobre 2006, je vous interrogeais sur l'opportunité de permettre aux petits producteurs d'électricité photovoltaïque qui utilisent des compteurs bidirectionnels de continuer à les utiliser au-delà du 1er janvier prochain, date à laquelle ces compteurs bidirectionnels ne seront plus tolérés.

Vous m'avez répondu que cette « tolérance » risquait effectivement de s'éteindre en Wallonie avec la libéralisation totale. Pourtant, il me semble que cette solution technique du compteur bidirectionnel est très intéressante pour les petits producteurs individuels dans la mesure où cela limite les coûts d'adaptation de leur installation électrique.

Vous avez aussi évoqué l'organisation d'une réunion sur votre demande à la mi-octobre entre le nouveau facilitateur photovoltaïque DROBEN, ISSOL, la DGTRE, votre cabinet et la CWaPE, ceci pour analyser le problème. Ensuite, une concertation avec les GRD's devait également avoir lieu.

Permettez-moi de vous poser quelques questions à cet égard :

- cette réunion a-t-elle eu lieu ?
- si oui, quel est le contenu de l'analyse faite ?
- les opérateurs concernés sont-ils favorables aux compteurs bidirectionnels ou proposent-ils d'autres solutions techniques équivalentes en termes de coût d'installation ?
- la rencontre avec les GRD's a-t-elle déjà eu lieu ?

- si oui, quelles en sont les conclusions ?
- jusque quand va-t-on tolérer et jusqu'à quelle puissance ?
-

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les compteurs auxquels vous faites allusion ne sont pas bidirectionnels mais bien des compteurs qui permettent de déduire la production excédentaire de la consommation du producteur.

La réunion s'est tenue en mon cabinet le 19 octobre 2006. J'ai demandé par courrier, le 26 octobre 2006, à la CWaPE de me faire une proposition permettant de maintenir l'avantage des compteurs permettant de déduire la production excédentaire de la consommation au profit des petits producteurs verts en fonction de la puissance considérée et des filières envisagées.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – S'il y a tolérance, jusqu'à quelle puissance aura-t-elle lieu ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela fera partie de la concertation. Mais il y a certificat vert dans les deux cas.

- Mme Monika Dethier-Neumann prend place au fauteuil présidentiel à 19 heures 15 minutes.

L'ALLONGEMENT DE LA PISTE DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI

M. Philippe Fontaine (MR). – Mon intérêt pour Charleroi et son aéroport n'est pas nouveau, mes questions précédentes sur le sujet peuvent en témoigner. La dernière vous faisait part de mes inquiétudes concernant le retard éventuel du chantier suite aux problèmes rencontrés avec le ruisseau du Tintia qui ont abouti à sa canalisation.

Vous aviez été rassurant et m'aviez rappelé que les délais seraient maintenus. Il semble en effet que cet énorme chantier sera terminé dans les temps avec à peine un mois de retard sur le calendrier initialement prévu.

Par contre, un autre chantier est toujours en attente. Il s'agit de l'allongement de la piste de 2.500 à 3.200 mètres. Il attendrait le feu vert du gouvernement wallon. Conjointement à ce chantier, la construction de la nouvelle tour de contrôle et l'installation du système de navigation seraient eux aussi en attente.

Vous savez comme moi que l'allongement de la piste permettrait un plus grand développement encore de BSCA. Certains avions pourraient en effet décoller avec plus de passagers ou plus de carburants pour des destinations plus éloignées.

Il semble que les budgets soient prêts mais que le déblocage du dossier dépende de la révision du plan de secteur qui n'avance pas.

Mes questions sont multiples.

- Vous savez que, sans cette étape cruciale, les travaux actuellement en cours risquent de ne pas servir à grand chose à court terme tant l'aéroport sera alors dépassé. Pouvez-vous me fournir un planning pour la mise en route de la révision du plan de secteur ?
- Y a-t-il des éléments qui empêchent concrètement d'entamer cette révision ? Lesquels ?
- Pouvez-vous me donner la programmation des travaux d'allongement de la piste de BSCA ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai demandé à la SOWAER d'introduire le permis d'allongement de la piste. En effet, dans son arrêt 140.483 relatif à la dalle de la gare de Namur, le Conseil d'État concluait qu'à défaut de disposition décrétales spécifique aux infrastructures ferroviaires et à leur couverture, le site de la gare de Namur devait être considéré comme étant resté vierge de toute affectation au plan de secteur de Namur. Cette jurisprudence doit être lue parallèlement à l'article 6 du décret du 27 novembre 1997.

Appliqué à la zone de Gosselies, cela signifie que la zone est devenue entièrement blanche et a été considérée comme vierge de toute exploitation.

Depuis le décret du 27 octobre 2005, le Gouvernement n'a plus d'obligation d'affecter au plan de secteur des domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires.

Dans de telles zones, c'est le Gouvernement ou son fonctionnaire délégué qui délivre les permis sur base de l'article 127 du CWATUP. Il n'est dès lors plus nécessaire d'attendre la révision du plan de secteur.

Les travaux d'allongement de la piste ont été prévus dans le programme d'investissement de la SOWAER.

Si la révision du plan de secteur n'a pas encore pu être entamée, c'est en raison de l'absence de décisions de la SNCB sur le tracé de la dorsale wallonne et sur l'emplacement de la future gare de Gosselies. Le premier plan relatif à une gare excentrée ne pouvait être accepté. J'ai donc invité la SNCB à réétudier la question dans une optique intermodale. Le fait que la présidence de BSCA et de la SNCB soit assurée par la même personne devrait nous permettre d'aller rapidement de l'avant.

La cellule de développement territorial a la mission de procéder aux modifications des plans de secteur des aéroports de Liège et de Charleroi.

En ce qui concerne la construction d'une nouvelle tour de contrôle, les services de l'administration et la SOWAER sont en attente de précisions de Belgocontrol quant à sa localisation précise.

M. Philippe Fontaine (MR). – Il s'agit là indéniablement d'une bonne nouvelle. Même si le permis doit être querellé, et il l'aurait été de toute manière, il serait intervenu plus tôt.

Je partage également votre opinion sur le caractère ridicule du projet de gare excentrée et suis également de l'avis que la présidence de la SNCB nous permettra d'aller rapidement de l'avant.

- M. Philippe Fontaine, Doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel à 19 heures 26 minutes.

L'ÉNERGIE PHOTOVOLTAÏQUE

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Lors de la commission du 2 octobre 2006, je vous interrogeais au sujet des subsides qui ont été débloqués, principalement à destination des communes, pour des projets pilotes photovoltaïques.

Il était question que l'investissement nécessaire pour des bâtiments communaux, halls omnisports ou encore écoles puissent être financés à hauteur de 80%.

Dans votre réponse, vous m'indiquez qu'aucune commune n'a actuellement été retenue pour figurer comme projet de démonstration et que l'examen des projets se ferait après les élections.

Je souhaite dès lors vous poser quelques questions à cet égard :

- un appel à projet large a-t-il été lancé pour ces propositions ?
- si oui, quel est le cahier des charges de cet appel ?

Vous stipulez également le soutien et l'encadrement de cette action par un facilitateur photovoltaïque, mis en place récemment.

- Quelle publicité avez-vous lancée pour la désignation de ce facilitateur solaire photovoltaïque ?
- Quelles compétences doit avoir ce facilitateur ?
- Quel est son cahier des charges ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai confié, comme l'avait fait M. Daras dans le cadre du plan bois énergie, la présélection des projets pilotes aux facilitateurs photovoltaïques.

J'ai demandé à l'opérateur de retenir les projets sur base des conditions et des critères que je lui ai déterminés. Il peut, au besoin, définir d'autres critères qu'il jugerait utiles au développement de la filière.

J'ai désigné comme facilitateur l'opérateur qui m'avait proposé le principe d'un plan photovoltaïque dans les communes en lui accordant une subvention.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je me réjouis de constater qu'il y a une méthode précise derrière cette action.

Pourrez-vous nous indiquer, en temps utile, les modalités de l'appel d'offre et le calendrier qui en découlera ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Absolument.

M. le Président. – La question orale de M. Stoffels portant sur le plan d'action pour l'efficacité énergétique est transformée en question écrite.

Ceci clôture nos travaux.

La séance est levée.

- La séance est levée à 19 heures 30 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Claude Ancion, MR
M. André Antoine, Ministre
M. Willy Borsus, Président
Mme Anne-Marie Corbisier-Hagon, cdH
M. Jean-Luc Crucke, MR
Mme Brigitte Defalque, MR
M. Michel de Lamotte, cdH
Mme Monika Dethier-Neumann, Présidente
M. Philippe Fontaine, Président
M. Dimitri Fourny, cdH
M. Herbert Grommes, Président
M. Guy Milcamps, PS
M. Alain Onkelinx, Président
M. Jean-Paul Wahl, MR
M. Bernard Wesphael, Écolo

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACNAW	Autorisation de contrôle des Nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne
ADeL	Allocation de déménagement et de loyer
ADIL	Allocation de déménagement, d'installation, de loyer
BCA	Belgian Courier Association
BSCA	Brussels South Charleroi Airport
cdH	Centre démocratique humaniste *
CPAS	Centre public d'Action sociale
CPDT	Commission permanente du Développement territorial
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWaPE	Commission wallonne pour l'Énergie
CWATUP	Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DAB	Digital Audio Broacasting
DGA	Direction générale de l'Agriculture
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGTRE	Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie
DPR	Déclaration de Politique régionale
EDSI	Services des Études et Devis sommaires d'isolation
GES	Gaz à effet de serre
GRD	Gestion du Réseau de distribution
MB	Moniteur belge
PCA	Plan communal d'Aménagement
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PEI	Programme exceptionnel d'investissement
RESA	Décret de Relance économique et de Simplification administrative
RGBSR	Règlement général des Bâtisses en Site rural
S.A.R.	Sites à Réhabiliter
SAB	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Liège-Bierset
SDER	Schéma de Développement de l'Espace régional
SLSP	Société de logement de Service public
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
SOGEPA	Société wallonne de gestion de Participations
SOWAER	Société wallonne des Aéroports
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement
SWL	Société wallonne du Logement
TEC	Société de Transport en commun
ULg	Université de Liège
URE	Utilisation rationnelle de l'Énergie
ZADI	Zone d'Aménagement Différé à caractère Industriel