

Mardi 5 juin à 9 h 45

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE
(M. le Ministre Henry)**

Proposition de décret relatif aux zones de loisirs au plan de secteur touchées par le phénomène d'habitat permanent, déposée par Messieurs Dodrimont, Borsus, Mesdames de Coster-Bauchau, Bertouille, Reuter et Cassart-Mailleux

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Philippe DODRIMONT sur le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB

Philippe DODRIMONT sur la tarification TEC

Christine DEFRAIGNE sur la réunion d'information préalable pour le tram

Willy BORSUS sur la promotion du RAVeL

Jean-Luc CRUCKE sur la saga du centre d'accueil des réfugiés de Mouscron

Willy BORSUS sur le blocage de certains dossiers de création de zonings suite à une interprétation abusive du principe de compensation

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur le développement de Louvain-la-Neuve avec l'arrivée du RER

Jean-Luc CRUCKE sur la Wallonie et la qualité de ses eaux de baignade

Interpellation de Jean-Luc CRUCKE sur l'évolution du dossier des ondes électromagnétiques

**Philippe DODRIMONT sur le plan d'investissement 2013-2025
de la SNCB**

Lors d'une récente interview au groupe Sudpresse, vous vous êtes dit favorable à l'idée d'une sorte de RER liégeois, c'est-à-dire d'une ligne ferroviaire de courtes distances à fréquence intensive. Pouvez-vous nous en dire plus sur cette idée de RER liégeois ? Quelles seraient les Communes et les quartiers concernés ? De quelle manière ce projet ne va-t-il pas rentrer en concurrence avec le futur tram liégeois ?

Aussi, vous rencontrerez les représentants de la SNCB dans le courant du mois de juin afin de négocier le plan d'investissement de la SNCB 2013-2025 en Wallonie. Vu l'importance cruciale pour le développement wallon, pouvez-vous nous exposer vos priorités concernant ce plan d'investissement de la SNCB ?

Philippe DODRIMONT sur la tarification TEC

Bien qu'on ne cesse de le dire, il est important à plusieurs égards de favoriser l'usage des transports en commun. Cependant, on peut s'interroger quant à la performance des TEC en zone rurale.

Tout d'abord, la tarification pour réaliser deux parcours de même distance sera plus cher en zone rurale qu'en zone urbaine. L'exemple des parcours Liège-Sart-Tilman et Liège-Tilff est interpellant. Le premier situé intégralement en zone urbaine coûte 1,7 € à l'utilisateur alors que le second, qui sort de la zone urbaine, sera facturé à 2,40 €. Pouvez-vous m'expliquer les raisons de l'augmentation du tarif en dehors des zones urbaines ?

Ensuite, les bus des lignes rurales sont « poussés » à desservir les arrêts du centre urbain ; ce qui ne se faisait pas auparavant. Le TEC en arrive même à menacer les loueurs s'ils ne chargent pas les clients « urbains ».

En chargeant de manière intempestive, les bus provenant des zones rurales amoindrissent leur performance au niveau du temps de transport et la qualité du service diminue.

Pouvez-vous me donner de plus amples informations quant à cela ?

Christine DEFRAIGNE sur la réunion d'information préalable pour le tram

Ce 29 mai 2012 se tenait une réunion d'information à la population dans le cadre du retour du tram à Liège.

Avez-vous pu dégager quelques enseignements suite à cette première présentation au public ?

Quelle fut la réaction de celui-ci ?

Quelles sont les prochaines étapes dans ce dossier ?

Willy BORSUS sur la promotion du RAVeL

J'ai eu régulièrement l'occasion de vous interroger sur l'avancement du RAVeL dans notre région et je me réjouis de l'ouverture de certains tronçons. Je m'interroge toutefois sur la réalisation complète de ces réseaux et sur la promotion de ceux-ci.

Un récent article paru dans la presse met en exergue la position stratégique de la région wallonne en matière d'itinéraires cyclables. En effet, elle est entourée de marchés importants tels que l'Allemagne, les Pays-Bas, la Flandre etc... Elle pourrait donc attirer de nombreux touristes si le réseau de voies lentes était relié à ceux-ci et si, parallèlement, les « chaînons manquants » de ce réseau étaient réalisés.

Pourriez-vous dès lors, Monsieur le Ministre, dresser un état des lieux du RAVeL en Région wallonne ? Quels sont les tronçons à réaliser ? Quel est l'agenda des travaux ? En termes de financement, quels sont les budgets qui ont été consacrés au RAVeL en 2011 et prévus en 2012 ? Comptez-vous augmenter ceux-ci dans les prochaines années ? Quels sont les montants estimés pour finaliser les tronçons manquants ?

La presse relaie également la préparation d'un plan de développement 2013-2017. Pouvez-vous me préciser quels sont les objectifs principaux de ce plan et les moyens y dévolus ?

D'autre part, les questions de l'entretien et de la propreté des réseaux RAVeL sont régulièrement soulevées. Quelle est votre analyse de la situation et quelles sont les mesures que vous proposez pour améliorer cette situation ?

Par ailleurs, en matière de tourisme, quel est l'organisme qui assure la promotion touristique de ces voies lentes ? Existe-t-il un opérateur central ?

Enfin, toujours selon la presse, le Commissariat au Tourisme aurait précisé que nous serions « à la veille d'une accélération importante » puisque, grâce à un financement européen, la Wallonie pourrait prochainement se doter d'un outil qui assurera la promotion internationale du vélo jusqu'à la fin 2014.

Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur cet outil ? Quel est le montant de ce financement ? Est-il déjà attribué ? Si oui, dans quel cadre ? Comment l'outil sera-t-il mis en œuvre ? Dépendra-t-il du C.G.T. ou de Wallonie Bruxelles Tourisme ? Les Maisons du Tourisme ou d'autres acteurs touristiques seront-ils impliqués dans cet outil ? Dans quel délai sera-t-il opérationnel ?

Je terminerai en insistant particulièrement sur la nécessaire collaboration entre les Ministres du Tourisme et des Travaux publics dans ce dossier. Il me semble en effet particulièrement judicieux de concilier le développement du RAVeL avec une politique de promotion touristique ciblée sur le « vélo-loisir ». De nombreux gîtes et hébergements touristiques jouent aussi cette carte « cycliste », avec succès.

Jean-Luc CRUCKE sur la saga du centre d'accueil des réfugiés de Mouscron

Le Ministre connaît l'opposition généralisée des mouscronnois au projet titanesque d'accueil de plus de 900 réfugiés sur le site de l'ancien hôpital de Mouscron.

La société anversoise, propriétaire du site, sollicite un permis et la tenue d'une enquête publique, alors que tant Fedasil que la Ministre fédérale compétente se sont prononcés contre le projet.

Quelle est la législation et la disposition qui imposent au Collège de tenir une enquête publique dans un dossier dont l'objet est inexistant ou, à tout le moins, incomplet puisque les seules personnes habilitées à autoriser l'établissement d'un Centre s'y sont déjà opposées et ont clairement et lisiblement déclarées qu'elles ne changeraient pas d'avis ?

Ne peut-on pas considérer que le permis sollicité est sans objet ou vicié puisque le demandeur ne dispose pas des autorisations utiles ? A cet égard, le Ministre peut-il préciser si le dossier adresse au fonctionnaire délégué contient le protocole d'accord avec Fedasil, comme semble s'en vanter le propriétaire anversois ? L'authenticité de la pièce peut-elle être confirmée ? À défaut de pièce, ne faut-il pas conclure que le dossier est incomplet et que la procédure d'enquête publique ne peut démarrer ? Sur les antennes de No Télé, le samedi 26 mai, les représentants mouscronnois semblaient se plaindre d'une politique à deux vitesses dans le chef du fonctionnaire délégué qui, dans certains dossiers pousserait le tatillonnement à l'analyse minutieuse de la totalité des pièces, mais qui aurait été moins regardant dans le dossier du Centre d'accueil des réfugiés ? Qu'en est-il ?

Le dossier mouscronnois ne se confond-t-il pas avec une forme d'abus de droit ? Comment le sanctionner ?

Le Collège ne pourrait-il pas conditionner l'instruction du dossier et la tenue d'une enquête publique à la certitude de l'obtention des autorisations nécessaires à l'ouverture dudit Centre ? Le Collège ne pourrait-il exiger de cautionner la démarche avant d'entreprendre une procédure administrative longue et coûteuse pour les deniers publics ? Existe-t-il une jurisprudence en la matière ? Quelle est-elle ? A défaut, ne convient-il pas d'améliorer la loi afin d'éviter aux communes de devoir faire face à des demandes complètement farfelues, téméraires et vexatoires ?

Lors de ma question d'actualité du 23 mai dernier, le Ministre me précisait qu'il ne savait pas dans quelle mesure les frais administratifs inutilement exposés pouvaient être récupérés sur un demandeur sans scrupule ? Dispose-t-il, à présent, de plus amples renseignements ? Une évolution de la législation est-elle envisageable ? N'est-elle même pas indispensable si les autorités souhaitent éviter de se ridiculiser plus encore à l'avenir ?

Willy BORSUS sur le blocage de certains dossiers de création de zonings suite à une interprétation abusive du principe de compensation

Il nous revient que certains dossiers de création de zones d'activité économique sont bloqués suite à une interprétation abusive du principe de compensation de la part du Cabinet de Monsieur le Ministre.

En effet, suivant l'article 46 du CWATUPE, toute inscription d'une nouvelle zone urbanisable au plan de secteur doit être compensée soit planologiquement, soit de manière alternative. En cas de compensation planologique, un hectare de nouvelle zone urbanisable entraîne la « désurbanisation » d'une zone urbanisable au plan de secteur.

L'interprétation abusive du Cabinet de Monsieur le Ministre consiste à écarter toutes les zones d'extractions comme compensation. Le motif invoqué serait que ces zones doivent être utilisées comme compensation lors de dossiers carriers. Il serait également « mal vu » par le Cabinet de Monsieur le Ministre de compenser avec des zones de loisirs.

Monsieur le Ministre peut-il nous confirmer cette situation ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre peut-il nous préciser sa politique en matière de compensation ?

Enfin, concernant les zones d'activités économiques, Monsieur le Ministre peut-il préciser quelles règles relatives à la compensation sont préconisées (compensations planologiques, compensations alternatives, types de compensations, ...) ?

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur le développement de Louvain-la-Neuve avec l'arrivée du RER

Au-delà de la proximité de Bruxelles et de l'UCL, l'arrivée du RER à Louvain-la-Neuve va augmenter l'attractivité de la ville.

Déjà plusieurs entreprises projettent de se développer dans les zones d'activités économiques limitrophes de la ville universitaire, exemple AGC qui est en train de construire un bâtiment de 10 000 m².

Actuellement, la Région wallonne sent que cette zone du Brabant wallon a le vent en poupe et révisé le plan de secteur actuel. L'objectif est clair : attirer sur son territoire des entreprises nouvelles et créer de fait de l'emploi.

De nombreux projets viennent s'entremêler avec cette arrivée probable du RER : création d'un hôpital issu de la collaboration entre la clinique Saint-Pierre d'Ottignies et l'hôpital universitaire Saint-Luc, création de zones d'activités économiques mixtes, développement d'IBA...

Une révision du plan de secteur est en cours avec notamment 35 hectares prévus pour accueillir de nouvelles sociétés tournées vers la recherche et le développement.

- La capacité actuelle voire future des parcs économiques pourra-t-elle répondre à l'attractivité engendrée par l'arrivée du RER ?
- De manière générale, et vu l'attraction croissante de la zone, la mobilité devrait être repensée. Allez-vous tenir compte de cet aspect dans sa globalité ? Des aménagements de voiries particuliers par exemple des bandes de bus en site propre, sont-ils prévus afin de faciliter les accès aux différents parcs d'activités économiques depuis la gare RER ? Le processus d'intermodalité a-t-il été privilégiée: Proxibus, bus, covoiturage, pistes cyclables...? Quels coûts cela engendre-t-il pour la Région wallonne ?

Par ailleurs, 6 recours ont été introduits par des riverains du futur parking RER en vue de dénoncer le surdimensionnement de ce parking, une décision devrait venir de votre cabinet pour le mois de juillet.

Je voudrais attirer votre attention sur l'importance du développement économique de la zone et toutes les promesses d'avenir pour l'emploi que cela générera.

- Ces éléments seront-ils pris en compte lors de cette décision ? Tiendrez-vous compte aussi des arguments qui veulent voir la capacité du parking être réduite ?
- A l'heure actuelle, la capacité annoncée de 3298 places tient-elle déjà compte du potentiel de développement et de l'attractivité économique de Louvain-la-Neuve ?

Jean-Luc CRUCKE sur la Wallonie et la qualité de ses eaux de baignade

Inter-Environnement Wallonie, relayant le constat de l'Union européenne, déplore la place de la Région dans le classement européen des eaux de baignade. Sur les 36 zones de baignade officielles que compte la Wallonie, 10 seront fermées pendant toute la saison balnéaire en 2012, alors qu'elles n'étaient que 5 en 2011, et 5 autres sont déclarées non conformes sans être obligées de fermer.

Comment expliquer ce piètre résultat qui se poursuit d'année en année ? Comment expliquer qu'alors que la moitié de la législature est écoulée, le classement de la Wallonie reste misérable et que rien ne semble avoir changé ? Ce dossier fait-il l'objet d'une quelconque priorité aux yeux du Ministre ? Dispose-t-il de moyens suffisants pour mener une politique réellement ambitieuse ? Quels sont-ils et quelle est-elle ?

Faut-il d'ores et déjà conclure par un constat d'échec du Ministre dans sa politique de lutte contre la pollution des eaux ?

Qu'avance comme justifications le Ministre, à l'IEW, lorsque l'association déclare "qu'il est plus que temps de s'attaquer sérieusement au problème" et que "la Région ne semble pas mesurer l'importance de l'enjeu" ? Comment expliquer les retards ?

Interpellation de Jean-Luc CRUCKE sur l'évolution du dossier des ondes électromagnétiques

Un an après que la réalisation du cadastre des antennes GSM, l'UVCW tenait, le 20 avril dernier, un colloque faisant le bilan de la thématique des ondes électromagnétiques et des antennes GSM en Wallonie.

Plusieurs questions furent soulevées qui concernent les compétences du Ministre et méritent réponse.

Quelle évaluation le Ministre fait-il du décret du 03 avril 2009 relatif à la protection contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les rayonnements non ionisants générés par les antennes émettrices ? L'ensemble des arrêtés d'exécution ont-ils été pris ? Le cas échéant, que reste-t-il à faire et quelles sont les raisons du retard ?

Comment se déroule le système de contrôle et quel est le nombre de contrôles annuellement effectués depuis le vote du décret ? Par qui le sont-ils et quel est le taux de verbalisation ? Le décret offrait la possibilité aux communes de solliciter le contrôle. Cette opportunité a-t-elle été saisie ? Par quelles communes et quel en est le résultat ?

S'il est exact que les études sur la nocivité des ondes GSM reste contradictoires, le Centre international de Recherche contre le cancer de l'OMS annonçait, en mai 2011, que les champs électromagnétiques des téléphones portables étaient "des cancérigènes possibles pour l'homme", c'est-à-dire qu'elles étaient potentiellement cancérigènes . Face au principe de précaution, comment le Ministre tient-il compte de ce nouvel élément ? Des adaptations de la législation seront-elles nécessaires ? Lesquelles ? La norme de 3V/m est-elle toujours d'actualité ? Des communes peuvent-elles prendre des mesures complémentaires à la législation, par des règlements, qui renforceront les critères régionaux ? Est-il, à cet égard, légal d'interdire l'installation d'antennes à moins de 300 m d'une habitation ou pour des raisons de préservation des paysages naturels et du bâti ? Une jurisprudence existe-t-elle en la matière ? Quelle est-elle ?

Comment le cadastre des antennes GSM a-t-il évolué depuis sa concrétisation, en avril 2011 ? Quel est le nombre de nouvelles antennes installées ?

Le SDER prévoit qu'un règlement régional d'urbanisme sur l'implantation des infrastructures de communication doit être adopté. Aucun projet ne semble poindre le bout du nez à cet égard ? Comment expliquer cette indolence ? Qu'attendent le Ministre et l'administration ?

Le placement d'antennes GSM est aujourd'hui soumis au permis d'urbanisme et à la déclaration environnementale. Est-ce suffisant lorsque l'on sait que la problématique dépasse largement la seule composante urbanistique ? De manière à permettre la prise en compte des aspects sanitaires et environnementaux ne convient-il pas de classer les antennes de téléphonie mobile dans la liste des installations soumises à permis d'environnement, comme c'est le cas en Région bruxelloise ?